

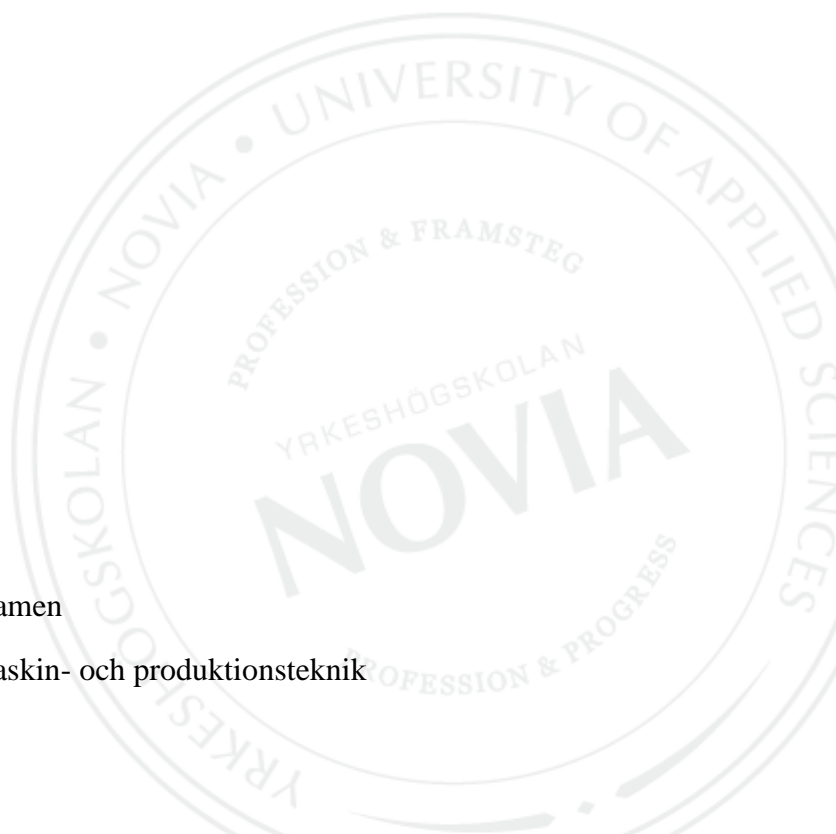
Planering av informationshandbok för blivande fordonsbesiktare

Mathias Kalander

Examensarbete för ingenjörsexamen

Utbildningsprogrammet för maskin- och produktionsteknik

Vasa 2013



EXAMENSARBETE

Författare: Mathias Kalander

Utbildningsprogram och ort: Maskin- och produktionsteknik, Vasa

Inriktningsalternativ: Bildeknik

Handledare: Rolf Dahlin

Titel: *Planering av informationshandbok för blivande fordonsbesiktare*

Datum: 4.4.2013

Sidantal: 26

Bilagor: 1

Abstrakt

Detta examensarbete har utförts åt A-Katsastus Oy i Vasa med avsikt att planera och skriva en informationshandbok för personer intresserade av fordonsbesiktningsbranschen. En tidigare undersökning visar att studeranden inom maskin- och biltekniska ämnen vid yrkesskolor samt yrkeshögskolor anser sig få för lite information om vad fordonsbesiktningsyrket kräver, samt vad arbetet innehåller och vilka möjligheter man har att utvecklas inom branschen. Informationshandboken ska fungera som en guide för hur man blir fordonsbesiktare och ge råd om hur man går till väga. Arbetsgivaren kan genom mitt examensarbete väcka intresse för branschen samt locka till sig fler anställda i framtiden, genom att visa upp företagets ledande egenskaper inom besiktningen.

Planeringen omfattar en marknadsplan för hur handboken ska marknadsföras, vilka målen är samt hur den skall nå sin målgrupp. Resultatet uppfyllde alla de mål och krav som hade blivit satta från början av arbetet.

Språk: svenska

Nyckelord: informationshandbok, fordonsbesiktning, marknadsplan

Förvaras: webbiblioteket Thesus.fi

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Mathias Kalander

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Kone- ja tuotantotekniikka, Vaasa

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Autotekniikka

Ohjaaja: Rolf Dahlin

Nimike: *Tietokäsikirjan suunnittelu tulevavalle ajoneuvokatsastajalle*

Päivämäärä: 4.4.2013

Sivumäärä: 26

Liitteet: 1

Tiivistelmä

Tämä opinnäytetyö on suoritettu A-Katsastus Oy:lle Vaasassa tarkoituksena suunnitella ja kirjoittaa käsikirja ajoneuvokatsastuksesta kiinnostuneille henkilöille. Aiemmissä tutkimuksissa on todettu, että opiskelijat kone- ja autotekniikan linjalla ammattikouluissa sekä ammattikorkeakouluissa saavat liian vähän tietoa siitä, mitä ajoneuvokatsastajan ammatti vaatii sekä mitä työ sisältää ja millaiset mahdollisuudet on kehittyä alalla. Tietokäsikirjan pitäisi toimia oppaana ajoneuvokatsastajaksi tulemiseksi sekä antaa neuvoja miten edetään. Näin työnantaja voisi opinnäytetyölläni saada useamman kiinnostumaan alasta sekä houkutella lisää työntekijöitä tulevaisuudessa näyttämällä yrityksen johtavat ominaisuudet katsastusalaalla.

Suunnittelu sisältää markkinointisuunnitelman, joka kertoo miten käsikirjaa on tarkoitus markkinoida ja millaiset tavoitteet sillä on ja miten tavoittaa kohderyhmä. Lopputulos täytti kaikki asetetut tavoitteet.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: tietokäsikirja, ajoneuvokatsastus, markkinointisuunnitelma

Arkistoidaan: verkkokirjasto Thesus.fi

BACHELOR'S THESIS

Author: Mathias Kalander

Degree programme: Mechanical and production technology, Vaasa

Specialization: Automotive technique

Supervisor: Rolf Dahlin

Title: *Planning information handbook for future car inspectors*

Date: 4.4.2013 Number of pages: 26 Appendices: 1

Abstract

This Bachelor's thesis is made for A-Katsatus Oy in Vaasa with the intent to plan and write an information handbook for people interested in the vehicle inspection trade. Previous research has shown that students of mechanical and automotive technology, both in vocational institutes and universities, receive little information about what the vehicle inspection profession requires, what the work entails and what their opportunities for career development are. The information handbook can serve as a guide on how to become a vehicle inspector and it gives advice on how to proceed. By means of my thesis my commissioner may get more people interested in the area and attract more employees in the future by showcasing the leading characteristics of vehicle inspection.

The planning includes a marketing plan for how the handbook is to be marketed, what its goals are and how to reach the target group with it. The results of my work met all the goals and requirements that have been set up.

Language: Swedish

Key words: information handbook, vehicle inspection, marketing plan

Filed at: www.thesis.fi

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte.....	2
1.3 Avgränsning	2
1.4 Företaget.....	3
1.5 Bilbesiktningen i Finland	4
1.6 Disposition.....	7
2. Problem.....	7
2.1 Krav på informationshandboken	8
3. Teoribakgrund.....	9
3.1 Tidigare forskning	9
3.2 Vägtrafiklagen	10
3.3 Direktivet 2009/40/EG	11
3.3.1 Bedömningsgrunderna inom fordonsbesiktning.....	12
3.4 Philip Hodgson - Tips for writing user manuals.....	12
3.5 Kotlers marknadsföring	14
3.5.1 Situationsanalys	15
3.5.2 Marknadsföringsmål.....	16
3.5.3 Marknadsstrategi	16
3.5.4 Aktivitetsplan.....	16
3.5.5 Uppföljning	17
4. Arbetsmetoder.....	18
4.1 Undersökning.....	19
4.2 Planering.....	19
4.3 Utförandet av en marknadsplan.....	20
4.3.1 Val av målgrupp.....	20
4.3.2 Positionering och aktivitetsplan	21
4.4 Informationsbehandling	22
5. Resultat	22
6. Diskussion.....	24
7. Källförteckning.....	26

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1. Koncernen A-Katsastus Group

Figur 2. A-Katsastus logo

Figur 3. Tieliikennelait 2012:s pärmsida

Figur 4. Marknadsplanens fyra steg

Figur 5. Modell av SWOT-analys

Figur 6. Flödesschema för informationshandboken

Figur 7. Vem skall ge info om informationshandboken?

1. Inledning

I slutet av maj år 2012 blev jag anställd vid Pedersöre Bilbesiktning. Jag blev sänd på en två veckors intensiv skolning till Vanda som endast gick på finska. När jag avklarat den kursen fick jag licens att börja besikta lätta fordon vid besiktningsstationen. Vid besiktningsstationen fick jag min sommarpraktik samt höstpraktik. Redan under sommarmånaderna frågade jag min praktikhandledare Kenneth Skog, som även fungerar som förman vid stationen i Pedersöre, om det fanns möjlighet att göra ett examensarbete hos dem. Jag diskuterade med honom samt vår regionchef Ole Rönn och de kom fram till att examensarbete hos dem var möjligt. Som nybliven besiktningsman kom jag med ett förslag om att planera och skriva en informationshandbok för blivande besiktningsmän på svenska. Mitt förslag godkändes och mitt examensarbete fick en start.

Min handledare för arbetet från företagets sida har varit Ole Rönn samt Kenneth Skog och från Yrkeshögskola Novias sida har jag handletts av Rolf Dahlin.

1.1 Bakgrund

I dagsläget om man vill bli besiktningsman är det svårt att få information på svenska. Att man är svenskspråkig är däremot inget hinder för att bli besiktningsman i detta land. Kriterierna för få bli besiktningsman är hårdare än vad många människor tror. I Finlands vägtrafiklag står det skrivet vilka kriterier som krävs och hur du bör vara för att få bli och vara besiktningsman. Lagtexterna anses svårlästa och svåra att hitta plus att största delen av allt material endast finns på finska. Innan jag blev bilbesiktare hade jag svårt att veta till vem man skulle vända sig om man var intresserad av yrket. Bakgrunden var även att man skulle få ändrat uppfattningen många har om att en besiktningsmans yrke endast går ut på att granska bilar hela dagarna. Vid Yrkeshögskola Novias billinje är det endast ett fåtal varje år som väljer att bli besiktningsmän. Orsaken beror många gånger på grund av att man har fel intryck av arbetet.

1.2 Syfte

Huvudsyftet med mitt arbete var att klargöra för intresserade av yrket vad besiktningsarbetet går ut på och vilka möjligheter man har inom A-katsastus att vidareutbilda sig. Handboken skulle ge svar på de frågor intresserade har om utbildning, arbetserfarenhet samt andra krav. A-katsastus syfte med handboken var att få flera intresserade av yrket och på så vis kunna informera dem och få flera anställda.

Mitt delsyfte var att få mera material inom yrket översatt till svenska som skulle komma till användning i besiktarens vardag, men även vid den första utbildningen. En besiktningsman behöver ju inte kunna alla lagar och paragrafer utantill, men bör kunna veta var han kan få svar på de frågor som många gånger uppstår inom yrket. Sättet man söker information på, samt varifrån skulle förklaras i handboken på svenska.

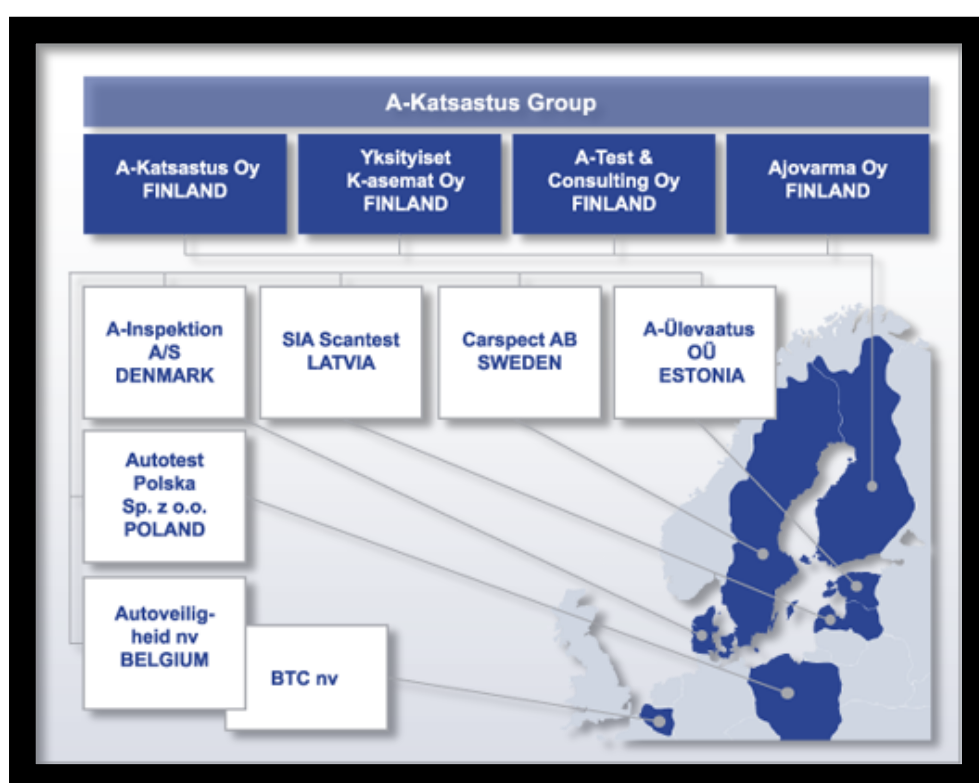
Mitt andra delsyfte var att från yrkeshögskolors sida få flera på billinjen intresserade av yrket, genom att man kunde läsa och handboken och på så vis få rätt intryck av arbetet. Varför måste man vara ingenjör för att få bli besiktningsman skulle tas upp och att bilbesiktarens vardag inte består av att granska bilar hela dagarna. Som besiktningsman kan man gå flera kurser och få flera rättigheter inom besiktning och registreringsarbeten samt körprovsuppgifter. Informationshandboken skulle upplysa läsaren om vilka möjligheter man har för att gå vidare inom A-Katsastus.

1.3 Avgränsning

Syftet var inte att få en massa material på svenska, utan att få en svenskspråkig att lättare finna svar på frågor om besiktningsmannayrket. För att handboken ska vara kort men ändå informationsrik var jag tvungen att sammanfatta stor del information för att få den så grundläggande som möjligt. Kurser inom besiktningsyrket skulle förklaras på så vis att det i korthet beskrivs vad de går ut på och hurudan praktik kursen omfattar, samt hur proven för att avklara kursen ser ut.

1.4 Företaget

Examensarbetets arbetsgivare var A-Katsastus Oy. Arbetets ämne valde jag tillsammans med Pedersöres Bilbesiktnings förman Kenneth Skog samt med regionchef Ole Rönn. Examensarbetets forskning och planering utfördes till största del vid Pedersöre Bilbesiktning i Edsevä. Pedersöre Bilbesiktning hör till Yksityiset K-asemat och under samma koncern som A-katsastus. Koncernen heter A-katsastus Group och dit hör A-Katsastus Oy, Yksityiset K-asemat, A-Test and Consulting Oy samt Ajovarma Oy.



Figur 1. Koncernen A-Katsastus Group. (A-Katsastus - Företagsinformation, 2013)

A-Katsastus Oy är ett ledande företag inom fordonsbesiktningar och registreringar av fordon. A-Katsastus anordnar även körkortprover och olika tester på fordon. I nuläget har företaget kring 2000 anställda och närmare 300 besiktningsstationer i Europa. Verksamheten finns i sju länder inom Europa och dessa är Finland, Belgien, Lettland, Danmark samt Sverige och Estland.



Figur 2. A-Katsastus logo

A-katsastus var före 13 mars år 2003 statsägd och hette Finlands Bilbesikning. Då såldes företaget till investeringsbolaget MB Rahastot, som i sin tur bytte namn på företaget till A-katsastus. År 2005 köpte europeiska investeringsbolaget Bridgepoint upp A-Katsastus och de äger idag största delen av aktierna i företaget. (A-Katsastus - Företagsinformation, 2013)

1.5 Bilbesiktningen i Finland

En besiktning av fordon betyder att man gör en granskning av ett fordon. Granskningen ser efter så att fordonets utrustning är i skick och inte strider mot lagen. I Finland kontrolleras att fordonet är trafiksäkert och dugligt att använda i trafiken, samt att dess avgasutsläpp uppfyller kraven angivna av Finlands trafiklag. Vid besiktningen kontrolleras att fordonets olika skatter samt försäkringar är betalda. Strider fordonet mot den finska trafiklagen underkänns besiktningen och i värsta fall kan fordonet sättas i körförbud vilket betyder att fordonet inte får användas i trafik. Underkänns besiktningen har man en månad att komma och visa upp de korrigerade felen till samma besiktningsstation. (Yksityiset K-asetat. 2013)

Fordonsbesiktningarna i Finland utförs av olika besiktningsstationer. Besiktningarna utförs på basis av lagen och förordningar samt enligt EU:s direktiv. Till besiktningsstationerna hör följande arbetsuppgifter:

- årsbesiktningar
- ändringsbesiktningar

- registreringsbesiktningar
- importbesiktningar
- fordonskombinationer samt till dem kopplade fordons- eller utrustningsbesiktningar.

Besiktningsarbetet övervakas av Trafi. Trafi är det finska trafiksäkerhetsverket och en statlig myndighet som ansvarar för säkerheten inom områdena luftfart, sjöfart, järnvägstrafik och vägtrafik. Den del av Trafi som sköter vägtrafik hette tidigare Fordonsförvaltningscentralen. Trafi bildades år 2010 och tog över Fordonsförvaltningscentralens, Järnvägverkets och Luftfartsförvaltningens uppgifter och även delar av Vägförvaltningens och Sjöverkets verksamhet. Trafi utför själva inte besiktningsverksamhet. (Trafiksäkerhetsverket Trafi. 2013)

Besiktningsprocessen är under ständig utveckling eftersom tekniken och konstruktionerna hos våra fordon hela tiden förnyas med nya lösningar och idéer. Besiktningsarbetet ska bidra till att de som rör sig i trafiken ska känna sig säkra och att miljön inte skadas av dem. Alla fordons som rör sig i trafiken, förutom mopeder och motorcyklar bör enligt lag vara besiktade. Vid en besiktning kontrolleras följande punkter hos fordonet:

Identifiering av fordonet

Tillverkningsnummer och registerskyltar samt registreringsanmärkningar och dess tillhörande dokument.

Hjulupphängning samt däck och fjädring

Fram- och bakaxlar samt fjädring, stötdämpning, däck och fälgar.

Bromsanordning

Bromssystemen kontrolleras under provkörning samt dynamometertest som omfattar test av färdbroms, dynamometertest av färdbroms, parkeringsbroms, dynamometertest av parkeringsbroms samt andra bromsar om sådana finns och test av tillsatsbromssystem.

Elutrustningar och belysning

Halvljus, helljus, framljus, extraljus, bakljus, bromsljus, blinkers, lykta för registreringsskylt, övriga ljus och belysta skyltar, batteri och ledningar, varningsblinkers, reflektor och ljudsignalanordningar med mera.

Miljöpåverkan

Avgasutsläppsmätningar samt mätningar av buller, oljeläckage, radiostörningar och OBD.

Chassit och karossen

Fordonets konstruktion kontrolleras genom att man granskar balkar och hålrum, bottenplatta samt ram, avgassystem, kaross, bränsletank och dess ledningar, samt chassiets och karossens övriga konstruktioner.

Styrinrättningar

Styrleder och dess stag samt styrväxel och andra enheter som påverkar styrinrättningen.

Övriga anordningar

Transmission, säkerhetsbälten, säkerhetsutrustning, kopplingsanordningar, varningstriangel, hastighetsskylt, motor, låsanordning, anordning som förhindrar olovlig användning samt övriga anordningar och annan utrustning.

Provkörning och sikt

Vindruta och dess rengöringsanordningar, övriga rutor, speglar, synfält, provkörning, inredning, reglage, hastighetsmätare och färdskrivare samt hastighetsbegränsare och övriga mätare.

Övrigt

Annan utrustning såsom taxameter, skol- och undervisningsutrustning och andra olika fordons utrustningar som fodras till den fordonsklassen. (Yksityiset K-asemat. 2013)

I Finland började man besikta bilar redan år 1907 för att säkra att bilarna var trafikdugliga och säkra för dess användare, samt för de andra som rörde sig i trafiken. År 1922 kom den första landomfattade lagen om bilbesiktningarnas utförande samt granskningspunkter. Före det hade besiktningarna runt om i landet varierat och haft en ojämn nivå på granskningarna. Idag är det den finska lagen som noggrant bestämmer reglerna kring besiktningsarbetet men även EU:s lagstiftning påverkar reglerna kring de lagar som bör tillämpas.

I Finland görs varje år över 2,3 miljoner besiktningar av landets cirka 335 besiktningsstationer. A-Katsastus har idag runt 180 besiktningsstationer i Finland. Sedan år 2008 finns det över 50 företag som har rättigheter till fordonsbesiktningar i landet. Ingen av besiktningsföretagen är längre statsägda vilket har gjort till att företagen själva fått bestämma sina besiktningspriser och på så sätt har konkurrens inom branschen uppkommit. (A-Katsastus - Tjänster, 2013; Trafiksäkerhetsverket Trafi, 2013)

1.6 Disposition

I det första kapitlet har jag tagit upp vad mitt examensarbete går ut på samt vilka syften arbetet hade. Fakta om företaget samt information om besiktningsarbetet tas upp.

I det andra kapitlet förklaras mitt ingenjörarbete mera utförligt samt vilka problem som uppstod och huruvida mina arbetsmetoder fungerade.

I det tredje kapitlet har jag tagit upp den teoretiska bakgrund jag behövde för att kunna utföra mitt examensarbete.

I det fjärde kapitlet förklarar jag vilka arbetsmetoder jag använde för att kunna förverkliga min informationshandbok.

I det femte kapitlet redogör jag för vad resultatet blev av mitt examensarbete.

I det sjätte kapitlet ingår diskussion samt huruvida man kunde göra en uppföljning av mitt examensarbete.

2. Problem

Besiktningsstationerna runt om i Finland blir flera till antalet eftersom en allt större konkurrens inom branschen tillåts från våra myndigheter. I nuläget råder det brist på besiktningsmän och det är svårt för A-Katsastus och andra besiktningsstationer att hitta kompetent personal till de lediga besiktningspositionerna. Detta beror till stor del på att kraven för att få bli besiktningsman är hårda och att de elever som studerar till ingenjör inom branschen fått för lite information om yrket både från besiktningsstationerna och skolorna. Informationshandboken skulle locka fler till besiktningsyrket samt ge information och guidning hur man går till väga om man är intresserad av yrket. Material och källor till mitt examensarbete fanns i massor, men endast på finska och i lagtexter som var svåra att hitta och förstå. En stor del av tiden för mitt examensarbete lades ut på att ta ut den viktigaste informationen och översätta den till svenska. Informationshandboken skulle locka fler till yrket och fick inte vara för lång för då blir den snabbt ointressant, utan endast grunderna och det viktigaste skulle tas med. Vad som skulle tas upp i informationshandboken var svårt och idéerna var många från de besiktningsmän jag intervjuade, men i slutändan fick jag med det mest väsentliga enligt mig. Som nybliven

besiktningsman fick jag rätt fria händer eftersom jag senast gått på kurs och visste vilken information som kunde behövas.

Källorna till mitt examensarbete baserar sig på texter hämtade ur finska lagtexter. Problemet med detta examensarbete var det att källorna endast gick att använda ifall de baserade sig på Finlands lag. Finlands trafiklag skiljer sig mot andra länders lagar, så därför kunde inte källor från andra länder användas.

För att kunna få min handbok tillgänglig för min målgrupp har stor del av min tid gått åt till att ta fram en marknadsplan som beskriver med vilken strategi jag ska nå ut till målgruppen.

2.1 Krav på informationshandboken

Informationshandboken skulle skrivas så att den skulle innehålla mycket relevant information om yrket. Kraven från A-Katsatus sida var att handboken skulle innehålla korrekt information om vad som gäller i nuläget. Varje år ändras ett stort antal lagar och jag skulle se till att de regler som gäller faktiskt gällde för denna tidpunkt. Informationshandboken skulle även ge en positiv bild av yrket fast stränga krav på utbildning och annat skulle tas upp. Reglerna för besiktningsmän anses stränga, men i verkliga livet är det regler som varje individ måste följa om han/hon inte vill bryta mot lagen. Informationen i handboken skulle göras på svenska och vara lättläst. Handboken fick ej innehålla material som på några vis skulle påverka företaget negativt, utan tvärtom skulle handboken gynna företaget genom att visa upp företagets ledande sidor inom bilbesiktningen i Finland.

3. Teoribakgrund

I detta kapitel redogörs för den teori som jag behövde för att kunna utföra mitt examensarbete.

Den teoretiska utgångspunkten för mitt examensarbete har varit lagboken Suomen tieliikennelaki – Den finska vägtrafiklagen. Lagboken har varit den största källan till mitt examensarbete och den används i mitt besiktningsarbete dagligen. Väsentliga uppgifterna kring besiktningsyrket har fått från den här boken och från tidigare forskning inom A-Katsastus.

Jag har använt mig av Hodgsons teorier kring planerandet av informationshandbokens innehåll för att kunna utforma och skriva mitt arbete.

Kotlers marknadsföring har hjälpt mig göra upp en marknadsplan på hur informationshandboken ska marknadsföras.

3.1 Tidigare forskning

Tidigare forskning har gjorts inom fordonsbesiktningsbranschen. William Roberts gjorde sitt examensarbete för A-Katsastus år 2011. Det gick ut på att undersöka och ta reda på om de personer som studerar bilteknik eller maskintekniska ämnen på högskolenivå är intresserade av besiktningsarbetet. Examensarbete gjordes under rubriken ”Katsastus, tulevaisuuden työpaikka?”. Undersökningen gick till på så vis att en undersökningsenkät om besiktningsarbetet sändes ut till utvalda yrkeshögskolor i Finland. I undersökningsenkäten fanns frågor angående besiktningsarbetet samt vilka åsikter studerande har om branschen. Elever från yrkeshögskolorna HAMK, Novia och Metropolia svarade på undersökningen.

Undersökningen visade att största delen av eleverna inte var intresserade av besiktningsarbetet på grund av att utvecklingsmöjligheterna samt lönerna inom branschen tros vara sämre än inom någon bilfirma eller bilverkstad. Däremot kom det fram att eleverna hade en positiv attityd till besiktningsarbetet. Resultaten av undersökningen visade klart att studerandena ville ha mera information om besiktningsarbetet i sina skolor. Eleverna ville ha mer information om möjligheterna att arbeta som besiktningsman samt vad det innebär.

A-Katsastus fick resultatet att ifall de skulle kunna ge mer information till de studeranden skulle det kunna leda till ett ökat intresse hos högskolestuderandena för arbetet. Det skulle leda till att företaget i framtiden skulle ha det lättare att rekrytera personal. Mer information till studerandena skulle även ge en bättre bild av A-Katsastus. (Roberts, 2011)

3.2 Vägtrafiklagen

Den finska vägtrafiklagen används dagligen av bilbesiktningen och utifrån den fås till största del den information en besiktningsman behöver för att klara av sina arbetsuppgifter. Vägtrafiklagen omfattar bland annat fordonsbesiktningsbranchens regler och bestämmelser. Lagboken behandlar lagarna som gäller i trafiken i Finland. Lagarna grundar sig på att varje individ i vårt land ska kunna röra sig säkert i trafiken. Ämnen som tas upp är bland annat trafikanters rättigheter och skyldigheter på vägen samt lagarna kring deras fordons utrustning och skick.



Figur 3. Tieliikennelait 2012:s pärmsida.

Redaktörerna för den finska vägtrafiklagen 2012 är Stina Wikberg och Matti Reini. Vägtrafiklagen omfattar väsentligt utvald information från Suomen Laki I, Suomen Laki III och Verolait. I lagboken finns även en del lagar som inte finns med i lagböckerna. Den första vägtrafiklagen godkändes av riksdagen år 1926 och har sedan dess förnyats och

korrigerats många gånger. Vägtrafiklagen ska följas av alla i trafiken i vårt land och övervakas av den finska polisen. Bilbesiktningsrollen är att kontrollera att bilisternas fordon följer vägtrafiklagens krav på utrustning och skick samt ge dem råd och information kring reglerna för dessa.

Vägtrafiklagen är indelad i olika kapitel. Kapitlen fungerar som rubriker vars lagar inom det området tas upp. De mest väsentliga kapitlen för en besiktningsman är bland annat

- Fordon, förvaltning och registrering
- Fordonets uppbyggnad och utrustning
- Fordonets godkännande, trafikduglighet och skrotning
- Fordonets användning på vägen
- Trafikförsäkring
- Vägtrafikbeskattning
- Transporter

(Wikberg & Reini, 2012)

3.3 Direktivet 2009/40/EG

Fordonsbesiktningen i Finland är lagstadgad och baserar sig på besiktningsförordningen. Fordonsbesiktningsverksamheten är inom EU-området i dag baserat på direktiv där skyldighet att anordna besiktningsverksamhet i varje land fastställs. Alla kontrollobjekt vid en besiktning samt bedömningsgrunderna hos dem är fastställda från bilaga II till direktivet 2009/40/EG. Direktivet innehåller en lista med de kontrollpunkter och komponenter som är obligatoriska att granska vid en besiktning inom alla EU-länder. Direktivet beskriver även hur de kraven ska tillämpas. Direktivet ska följas enligt nedanstående text:

”Om ett fordon befinner sig i fråga om nedanstående komponenter ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna fastställa ett förfarande för att bestämma på vilka villkor fordonet får användas innan det har godkänts vid förnyad provning.” (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG bilaga II)

Detta betyder att varje EU-land följer direktivet enligt sin egen lagstiftning. (A-Katsastus – Tjänster, 2013; Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG; Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik 1217/2011)

3.3.1 Bedömningsgrunderna inom fordonsbesiktning

Bedömningsgrunderna är ett textdokument som hjälper besiktningsmannen göra sina beslut i frågor om hur ett fel eller en brist ska bedömas. Bedömningsgrunderna kan enkelt laddas ner från trafiksäkerhetsverkets hemsida.

I min informationshandbok har jag tagit upp arbetsmetoderna kring att göra olika besiktningsbeslut inom fordonsbesiktningen. Som källa har jag använt mig av Trafiksäkerhetsverkets bedömningsgrunder version 3.0. Bedömningsgrunderna är gjorda för att besiktningsbesluten ska bli så rättvisa och opartiska som möjligt. Med hjälp av dem skall besiktningsmännen kunna ta de rätta besiktningsbesluten i sitt arbete. Genom bedömningsgrunderna kan besiktaren motivera sina beslut och även åstadkomma ett högklassigt besiktningsarbete. Ett högklassigt besiktningsarbete är att alla besiktningsmän tolkar alla lagar och krav lika för att få en så rättvis behandling åt kunden som möjligt. Bedömningsgrunderna är även gjorda för kundens förväntningar på besiktningens tillförlitlighet.

Bedömningsgrunderna gäller för lätta och tunga fordon och kan användas vid periodiska årsbesiktningar samt vid konditionsgranskningar, kontroll-, registrerings-, och ändringsbesiktningar. (Trafiksäkerhetsverket Trafi, 2007)

3.4 Philip Hodgson - Tips for writing user manuals

Målet med min handbok var att skriva en intressant handbok som skulle berätta hur man blir besiktningsman, hur det är att arbeta som besiktningsman samt vad arbetet kräver. Handboken skulle även fungera som en guide för de som är intresserade av branschen. Som källa för hur man skriver en så bra informationshandbok som möjligt har jag använt mig av Hodgsons råd angående hur man ska planera och skriva en handbok.

Hodgsons text på Userfocus webbsida ger läsaren tips om vad man ska tänka på när man skriver en handbok. Hodgson delar in sina tips i sex olika kategorier. Kategorierna är allmänna riktlinjer; hur man gör ett bra första intryck; hur man gör handboken tillgänglig för andra; hur man ger instruktioner; vilken layout man ska använda för texten samt tips på layouten för hela handboken.

Kategorin allmänna riktlinjer innehåller hur man gör handboken lättläst och hur man lägger upp innehållet i en handbok samt vad man borde tänka på för att anpassa handboken till den valda målgruppen. Till exempel:

- Instruktionerna i handboken skall ta upp all relevant information och inte utelämna något.
- Instruktionerna ska presenteras i steg för steg i logisk ordning.
- Innehållet ska förklara alla uppgifter, inte bara vad de är utan också hur man utför och använder dem.

Hur gör man ett bra första intryck innehåller tips på hur man borde lägga upp texten i sin handbok för att göra den lättläst och intressant. Till exempel:

- Använd samma språk i hela handboken.
- Gör inte handboken för tjock eller för omfattande.
- Använd gärna diagram och bilder.

I kategorin hur man gör handboken tillgänglig för andra förklaras hur man borde organisera informationen så att användaren hittar det han söker. Till exempel:

- Organisera informationer hierarkiskt.
- Markera viktigt information.

Kategorin hur ger man instruktioner tar upp hur viktigt det är att instruktionerna är lätta att läsa och förstå för alla dess användare.

- Använd vardagliga ord och termer, undvik invecklade uttryck.
- Anta inte att läsaren har tidigare erfarenhet av ämnet.
- Kontrollera att instruktionerna stämmer överens med produkten.

Layout på innehållet innebär till exempel hur man kan använda färg, text och font samt grafik för att en handbok skall bli så attraktiv för läsaren som möjligt. Till exempel:

- Försäkra dig om att storleken på fonten inte är för liten eller för stor, använd minst storlek 12.
- Använd inte flera textstilar eller för många färger.
- Använd samma layout på alla sidor.

Layout på själva handboken borde vara praktisk i flera miljöer. Till exempel:

- Försäkra dig om att handboken är anpassad för den miljö den är ämnad för.
- Ta i beaktande ifall användaren behöver kunna arbeta och läsa handboken på samma gång.

(Hodgson, 2007)

3.5 Kotlers marknadsföring

En bra marknadsföring omfattar bra kundrelationer och att kunderna leder till lönsamhet för företaget. Förutsättningarna för en effektiv marknadsföring av en produkt är att man ha ett gott rykte och en bra marknadsplan. En marknadsplan bör vara enkel och tydlig och omfatta de mål man har för framtiden. En marknadsplan bör åtminstone innehålla en situationsanalys, ett marknadsföringsmål, en marknadsstrategi samt en aktivitetsplan och uppföljning. Genom marknadsplanen kan man skapa en struktur och en plan hur marknadsaktiviteterna ska gå till, samt hur man når ut till sin målgrupp och till vilket pris. (Kotler 1999, s. 204)



Figur 4. Marknadsplanens fyra steg.

3.5.1 Situationsanalys

En situationsanalys betyder att man är tvungen att analysera situationen i dagsläget och bedöma hur den ser ut. Analyseringen av situationen görs upp till först och man bör klargöra vilka drivkrafter det finns inom marknaden idag som motsvarar den egna produktens målgrupps behov. Man bör känna till vilka potentiella kunder det finns samt vilka konkurrenter man har att göra med. Ett verktyg man använder för det är en SWOT-analys. SWOT-analysen görs upp för att få fram företagets och produktens styrkor och svagheter och eventuella möjligheter och hot. Bokstäverna SWOT står för Strengths, Weaknesses, Opportunities och Threats som på svenska är Styrkor, Svagheter, Möjligheter och Hot. Styrkor och Svagheter beskriver de interna egenskaperna och faktorerna i företaget medan Möjligheterna och Hot beskriver de externa. Interna egenskaper är faktorer inom företaget, medan de externa är faktorer kring omgivningen.



Figur 5. Modell av SWOT-analys.

Företaget bör efter SWOT-analysen göra upp en lista med frågeställningar för att få klarlagt vilka problem och möjligheter företaget har framför sig. Huvudsakliga antaganden om framtiden är det sista skedet inom situationsanalysen och där ska antagandena göras upp i en plan utgående från hur framtiden ser ut. Antagandena är påståenden som beskriver hur produkten kan påverka marknaden och företaget. (Kotler 1999, s 204–207)

3.5.2 Marknadsföringsmål

När man analyserat situationen färdigt gäller det att sätta upp mål för sitt arbete. Målen ska beskriva vad företaget och verksamheten vill med sitt arbete. Målen kan till exempel vara att öka kundernas nöjdhet med företagets produkter. Målen ska vara övergripande och mätbara. De övergripande målen beskriver vad målen ska uppnå medan de mätbara ska tala om hur man kan mäta och se att ett mål uppfyllts. Ett mätbart mål är till exempel att kunders intresse för en produkt skall öka från 20 till 25 procent. (Kotler 1999, s 208–209)

3.5.3 Marknadsstrategi

En marknadsstrategi ska berätta hur man ska uppnå de mål man lagt upp. Strategin ska även innehålla segmentering. En segmentering betyder att man delar upp marknaden i olika grupper med samma behov och bestämmer sig vilka målgrupper man skall välja. För att få en lyckad marknadsstrategi måste man kunna välja ut de grupper (segment) som du kan erbjuda din tjänst eller produkt. Efter att du delat in din marknad i grupper intresserade av ditt erbjudande, måste företaget bestämma sig vilken eller vilka grupper man ska vända sig till. Väljandet påverkas av vilken målgrupp som har störst behov och vilken målgrupp företaget skulle tjäna mest på. Efter segmenteringen ska företaget göra en positionering där man väljer ut hur man ska nå ut till sina målgrupper samt hur man ska motivera de potentiella kunderna att köpa ens produkt. (Kotler 1999, s 209–212)

3.5.4 Aktivitetsplan

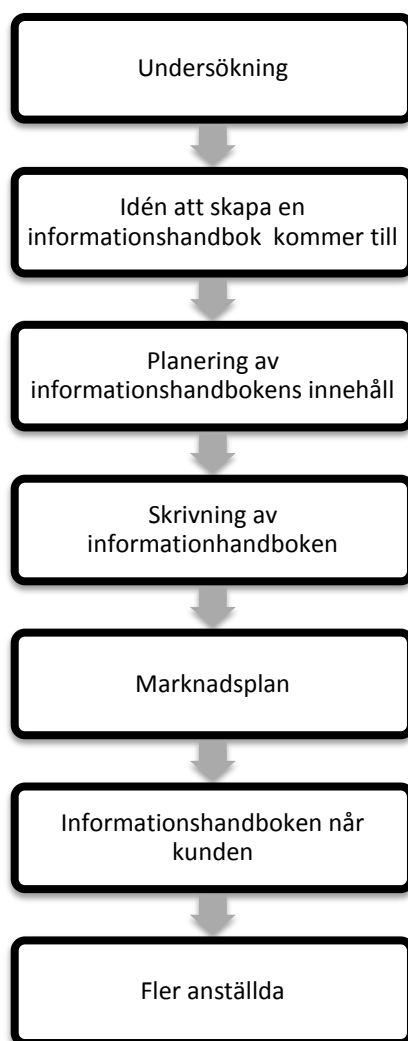
Nästa steg är att företaget gör upp en aktivitetsplan som beskriver hur man genom aktiviteter når ut till sin målgrupp. Aktivitetsplanen beskriver hur en produkt ska finnas tillgänglig samt hur man med hjälp av olika arrangemang kan nå ut till sina kunder. Reklam och kommunikation med kunderna är väsentliga delar av aktivitetsplanen. (Kotler 1999, s. 212)

3.5.5 Uppföljning

När man nått ut på marknaden med sin produkt är det viktigt att man efter en viss tid gör en uppföljning och ser ifall marknadsföringen faktiskt når upp till de mål man lagt enligt marknadsplanen. Genom uppföljningar kan man se ifall ens marknadsplan är hållbar och om den behöver göras om. Uppföljning kan utföras genom att man samlar in feedback om produkten och analyserar dem för att få en bättre bild om hur man kunde förbättra själva produkten, men även produktens marknadsföring. En bra marknadsföring förutsätter att man har god uppsikt hur det ser ut på marknaden från det egna företagets sida. En god uppsikt kan uppnås genom uppföljningar där samlar in information om brister och åsikter kring en produkt. (Kotler 1999, s 51, 212)

4. Arbetsmetoder

Arbetsmetoderna kring att göra en informationshandbok är mycket annat än bara själva skrivandet av handboken. Undersökning och samling av information samt planering har tagit stor del av min tid för detta examensarbete. I detta kapitel kommer jag förklara vilka arbetsmetoder jag använt och hur jag gått tillväga för att kunna skriva en handbok, samt hur jag skall få min produkt ut till min målgrupp.



Figur 6. Flödesschema för informationshandboken.

4.1 Undersökning

Tidigare forskning gjord av William Roberts hade visat att eleverna i yrkeshögskolorna som studerar bil- eller maskinteknik får mycket lite information om besiktningsbranschen. Eleverna intresserade sig inte av ett jobb inom fordonsbesiktningen, men däremot visade resultatet att eleverna hade en positiv attityd till arbetet och anser att besiktningsmännens arbetsuppgifter är viktiga. Ett av de viktigaste resultaten i hans undersökning var att ifall eleverna skulle få veta mera om yrket i form av studiebesök och mer information, skulle det kunna leda till att de skulle kunna tänka sig jobba inom branschen i framtiden.

Jag intresserade mig för besiktningsarbetet redan i början av mina studier, liksom många andra i min klass som studerar maskin- och produktionsteknik med inriktning på bilteknik vid Yrkeshögskola Novia. Vi hade även fått dåligt med information om vad besiktningsbranschen har att erbjuda och också därför fanns inget stort intresse för yrket. När jag själv ansökte om arbete inom branschen fick jag ta kontakt med A-Katsastus och på den vägen fick jag bra information om vad yrket innebär samt vad som krävs. Den informationen skulle jag gärna vilja ha vetat innan jag ansökte om arbetet. Den informationen behöver finnas till hand vid både yrkesskolor och yrkeshögskolor inom branschen, för att kunna locka personer till yrket och väcka intresse för yrket. Personer intresserade av yrket ska inte själva behöva ta reda på vad som krävs och vilka möjligheter man har att kunna utvecklas inom besiktningsarbetet. Min situationsanalys ledde till att vi började planera en informationshandbok för att upplysa studeranden. Den skulle marknadsföras till den målgrupp som behöver mer information om yrket.

4.2 Planering

Planeringen av informationshandboken gick till på så vis att jag var tvungen att undersöka vilka delar man ska ta med i informationshandboken för att få med det mest väsentligaste, men ändå få den kort och lättläst. Information om yrket samlades in i massor och jag intervjuade mina arbetskamrater och min chef Ole Rönn om vad man kunde ta med i informationshandboken. Jag plockade ut det jag ansåg vara viktigt att veta för att senare göra ett förslag till en innehållsförteckning för handboken. Innehållsförteckningen visades upp för Rönn och han godkände den, men gav även råd om vad som skulle kunna läggas till och eventuellt tas bort.

De mest väsentligaste uppgifterna ansågs vara:

- Allmänt om besiktningsverksamheten i Finland.
- Kraven för att få utbilda sig till fordonsbesiktare.
- Kraven för att få arbete som fordonsbesiktare.
- Utvecklingsmöjligheterna kring yrket vid A-Katsastus.

Nu visste jag vad informationshandboken skulle innehålla och då var det bara att använda den information jag samlat på mig och börja skriva. Källorna till informationshandboken var till stor del på finska, så mycket arbete gick åt till att översätta dem och kontrollera att de var korrekta. Materialet jag skrivit lämnades med jämna mellanrum in till Rönn för granskning, så han kunde se över vad jag skrivit och kontrollera så allting var korrekt.

4.3 Utförandet av en marknadsplan

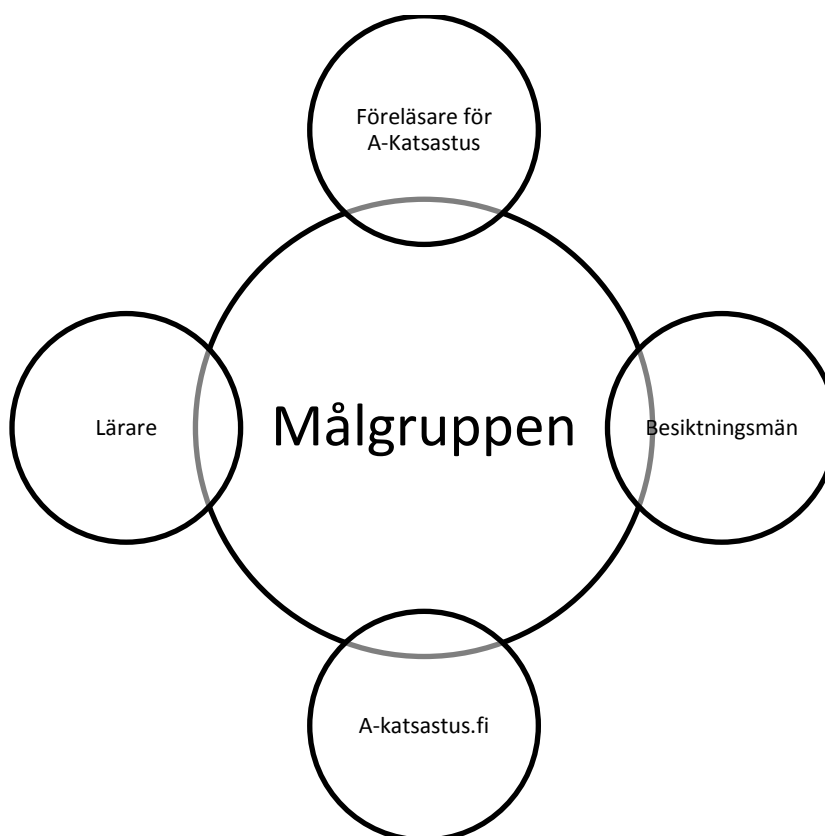
Efter att ha gjort klart min informationshandbok började planeringen och utförandet av en marknadsplan. Marknadsplanen hade som mål att nå sin målgrupp och göra målgruppen mer intresserad av branschen, samt utnyttja det till företagets fördel i form av fler anställda och reklam för A-Katsastus. Efter att ha gjort en situationsanalys och satt upp företagets mål med informationshandboken, undersöktes målen samt vilka målgrupper man ville nå med arbetet.

4.3.1 Val av målgrupp

Informationshandboken skulle vända sig till de målgrupper som intresserar sig av besiktningsyrket. Målgrupperna är främst studerande vid yrkesskolor och yrkeshögskolor med någon inriktning på maskin- eller bilteknik. Informationshandboken skulle göras på svenska, vilket betyder att de svenska skolorna främst skulle få tillgång till den, men även de finska ifall det fanns intresse. Målgruppen kunde också vara personer som har de rätta kraven för att bli besiktningsman, men inte vet om det eller arbetar med någonting annat men ändå kunde intressera sig av yrket. Valet av målgruppen var i detta fall enkelt eftersom undersökning och tidigare forskning visat vem som behöver informationen. Behovet av information var störst bland studeranden och det skulle även företaget tjäna mest på.

4.3.2 Positionering och aktivitetsplan

För att nå ut till målgrupperna behövdes en plan göras hur man når sina målgrupper. Planen omfattar aktiviteter och på vilka sätt man kan göra informationshandboken tillgänglig för intresserade, samt hur de ska hitta den. Planen är att informationshandboken ska finnas tillgänglig för de studerande och helst att den skulle delas ut till samtliga elever som studerar maskin- eller bilteknik vid skolan. A-Katsastus besöker rätt ofta skolor och informerar om sin verksamhet och då skulle även informationshandboken delas ut till de intresserade. För att få elever att läsa den behöver den som delar ut den ge klara anvisningar om vad den innehåller och vem man skall vända sig till angående frågor. Informationshandboken skulle även finnas att dela ut vid A-Katsastus Group koncernens besiktningsstationer. Kommunikationen mellan de studerande och den som ger informationen från A-Katsastus måste fungera för att aktivitetsplanen skall fungera. Nedan en figur som beskriver vem som bör ge informationen till målgruppen.



Figur 7. Vem ger målgruppen info om informationshandboken?

De främsta informatörerna är föreläsarna för A-Katsastus och besiktningsmännen vid A-Katsastus Groups koncern. A-Katsastus kan även möjliggöra att den person som besöker deras hemsida enkelt kan hitta och ladda ner informationshandboken. Lärarna vid skolorna kan informera om den eller ta kontakt med föreläsare för A-Katsastus, som kan komma och informera om informationshandboken samt företagets verksamhet.

4.4 Informationsbehandling

Det första skedet i mitt examensarbete var att samla på mig så mycket information som möjligt inom området. Vägtrafiklagen samt tidigare forskning har gav mig stor del av den information jag behövde. Källorna var ofta på finska så jag har översatt mycket material och plockat ut det jag ansett vara mest väsentligt. Information om var jag kunde hitta bra material till mitt arbete kom till största del från A-Katsastus personal, men även från egen sökning via nätet. Kommunikation med andra besiktningsmän inom A-Katsastus via intervjuer och e-post har varit en viktig metod för mitt examensarbete.

5. Resultat

Resultatet med detta examensarbete blev en informationshandbok för blivande besiktningsmän på över 20 sidor. Informationshandboken blev som jag nämnt tidigare på svenska eftersom handbokens huvudmålgrupp var svenska studerande inom maskin- och bilteknik. Handboken skall marknadsföras i form av att den delas ut vid föreläsningar av A-Katsastus vid studiebesök. Handboken skall även finnas tillgänglig vid A-Katsastus besiktningsstationer och det ska finnas möjlighet att dela ut den till personer som är intresserade. Handboken kommer delas ut på A-Katsastus hemsida i pdf-format så den enkelt kan laddas ner. I handboken klargör jag även vem man skall kontakta vid eventuella oklarheter.

Jag har själv skött skrivandet av handboken och undersökt vad den skulle innehålla. Innehållet är färdigt men ännu kommer personal från företagets sida att analysera den och eventuellt tillägga någonting samt ändra layout för att göra dess utseende mer lockande. Bilder och tabeller från företaget kommer att läggas till för att få en bra bild av arbetet vid

A-Katsastus. När handboken blir färdig är ännu oklart, men från företagets sida hoppas man få den färdig så fort som möjligt.

Innehållsförteckningen för handboken finns längre ner i detta dokument. Nedan förklarar jag mera varför jag just valde ut informationen till min handbok.

I informationshandbokens första kapitel berättar jag allmänt om bilbesiktningen i Finland. Jag förklarar den viktiga innebörden av fordonsbesiktarens uppgifter samt nämner vilka uppgifter som hör till en besiktningsmans vardag och till besiktningsstationernas ansvarsområden. I detta kapitel tar jag även upp vilka kontrollpunkter som skall granskas hos ett fordon samt vilka lagar, förordningar och EU:s direktiv som skall tillämpas enligt lag.

I det andra kapitlet tar jag upp kraven för att kunna bli besiktningsman. För att läsaren enkelt ska förstå dem har jag delat in kapitlet i tre underrubriker: *Utbildning*, *Arbetserfarenhet*, samt *Lagens krav på besiktningsmän*. Underrubriken *Utbildning* talar om vilken utbildning som krävs för att man ska kunna bli besiktningsman. Här tas även upp vilka kurser man behöver läsa i Yrkeshögskola Novia för att ha alla de biltekniska kunskaperna som krävs. Instruktioner på vilka skillnader det är på tidigare utbildning, om man gått i yrkesskola eller gymnasium före yrkeshögskolan tas upp. Underrubriken *Arbetserfarenhet* förklarar för läsaren vilka olika arbeten som duger som tidigare erfarenhet inom bilbranschen. Längden på arbetserfarenheten samt vilka sorts arbetsuppgifter som kan räknas till erfarenhet tas upp. *Lagens krav på besiktningsmän* behandlar huruvida du kan bli besiktningsman om du har tidigare fortkörningsböter eller andra sorters prickar i straffregistret. Här tas även upp hur en fordonsbesiktare ska arbeta enligt lag och vilka skyldigheter han har både i arbetet och på sin fritid. Det finns sysslor som en besiktningsman inte får arbeta med vid sidan om sitt yrke samt strikta regler för hans brotts- och straffregister. I detta kapitel tas även upp hur man skall uppföra sig i sitt arbete, på så vis att jag förklarar hur man tar rätta beslut i sitt arbete enligt lagens föreskrifter, men på samma gång ändå kan respektera och bemöta kunden på rätt sätt.

Det andra kapitlet är främst till för att informera läsaren om kraven för att bli besiktningsman samt kraven på bakgrund och som anställd hos A-Katsastus. Kraven anses hårda men i slutändan förklaras att kraven inte är mycket annorlunda än hos andra yrken idag, eftersom man i alla yrken måste bete sig på ett visst sätt för att få arbeta med de uppgifter man har.

Tredje kapitlet i handboken berättar vilka utmaningar fordonsbesiktningsyrket erbjuder samt vilka möjligheter man har att avancera och utvecklas inom företaget, genom att utbilda sig vidare och gå fler kurser och på samma gång få flera rättigheter att utföra vissa arbeten vid företaget. Detta kapitel har som mål att läsaren ska få en bättre insyn i vad yrket innebär och vilka möjligheter man har inom A-Katsastus. Synen på yrket anses många gånger vara förvrängd hos studerande och därför är det viktigt att få med detta kapitel för att förbättra arbetets status. De flesta studerande har endast sett besiktningsarbetet genom egna ögon när de besökt en besiktningsstation och därför tros det att yrket endast går ut på att granska fordon. I det tredje kapitlet förklaras även kort vad de olika kurserna inom yrket innehåller och hur de är uppbyggda i form av närundervisning och praktik.

Det fjärde kapitlet tar upp frågor kring besiktningsbesluten. Besiktningsbesluten är viktiga att känna till för den som för bilen till besiktning, men främst för besiktningsmannen. Kapitlet guidar läsaren i hur man kan kontrollera vilken bedömning olika fel och brister har och var man kan hitta svaren samt vilket besiktningsbeslut det medför.

6. Diskussion

Examensarbetet har varit utmanande men även lärorikt eftersom man fått arbeta fram någonting som saknats inom branschen, samt kunna vara med och utveckla någonting nytt för företaget och för blivande besiktningsmän. En stor utmaning har varit att få fram en bra struktur och välja ut bra material som skall anses intressant och lättläst för läsaren. Examensarbetet har krävt betydligt mer arbete än vad jag från början trodde. All planering samt informationsbehandling har lärt mig mycket nytt om yrket som jag kommer att ha nytta av i framtiden som besiktningsman.

Företaget är nöjd med min informationshandboks innehåll och har erbjudit mig fast anställning efter utexamineringen. Att komma på ett lämpligt examensarbete vid en besiktningsstation är inte det enklaste eftersom arbetet görs enligt lag och allt styrs via trafiksäkerhetsverket. All utrustning och material man använder i sitt arbete är sådana saker som måste finnas vid en besiktningsstation och det medför att egna uppfinningar och förslag att utföra vissa uppgifter inte är tillåtna. Att jag tillsammans med mina handledare från företagets sida kom på någonting till slut är jag mycket nöjd över.

Min del av informationshandboken är färdig och nu är det bara för företaget att granska den och eventuellt ta bort vissa detaljer eller korrigera den. Det kommer att ta företaget ett tag innan den lanseras och finns tillgänglig. Layouten på handboken skall även göras om så den blir finare till utseendet samt lättare att läsa i form av att den innehåller bilder från arbetet som fordonsbesiktare och mer reklam om företaget.

Jag är nöjd med mitt resultat som sist och slutligen inte bara innehöll en planering utan att jag även hann skriva en informationshandbok. Saker jag skulle ha gjort annorlunda ifall jag skulle göra om mitt examensarbete, är att ta reda på via fler undersökningar om vilken information som behövs för att upplysa dagens studeranden om arbetet. Mitt examensarbete tog främst resultat från en tidigare undersökning, så det skulle ha varit intressant om jag hunnit göra en egen undersökning och se vad jag skulle ha kommit fram till. Möjlighet finns i framtiden till uppföljning genom att göra en undersökning som skulle ta reda på om resultaten från tidigare forskning ändrats efter att informationshandboken nått studerandena vid yrkeshögskolorna. Företaget borde även i framtiden göra en informationshandboken på finska för att locka fler finskspråkiga studerande. Min huvuduppgift var dock att främst locka svenskspråkiga elever, eftersom det finns dåligt med material för svenskspråkiga inom området.

7. Källförteckning

A-Katsastus. (2013) *Företagsinformation*.

<http://www.a-katsastus.fi/sites/Swedish/Sidor/default.aspx> (hämtat: 1.1.2013)

A-Katsastus. (2013) *Tjänster*.

<http://www.a-katsastus.fi/SITES/SWEDISH/TJANSTER/Sidor/default.aspx> (hämtat 1.1.2013)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG

Hodgson, P. (2007) *Tips for writing user manuals*.

<http://www.userfocus.co.uk/articles/usermanuals.html> (hämtat 12.12.2012)

Kotler, P. (1999). *Kotlers Marknadsföring. Att skapa, vinna och dominera marknader*. Malmö: Liber ekonomi

Lerdell Investigations (u.å.) *SWOT-analys, definition* (bild)

<http://www.lerdell.com/om-oss/lerdellipedia-ordlista/swot-analys-definition/> (hämtat 10.1.2013)

Roberts, W. (2011). *Katsastus, tulevaisuuden työpaikka?* Opublicerad examensarbete för ingenjörsexamen. Metropolia Ammattikorkeakoulu, Auto ja kuljetustekniikka. Helsingfors

Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik 1217/2011

Trafiksäkerhetsverket Trafi. (2007) *Besiktningens bedömningsgrunder v. 3.0*.

Trafiksäkerhetsverket Trafi. (2013) *Besiktning*

<http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/besiktning> (hämtat 3.12.2012)

Wikberg, S & Reini, M. (2012) *Tieliikennelait 2012* (25. uppl.) Helsingfors: Talentum Media Oy

Yksityiset K-asemat. (2013) *Pedersöre Bilbesiktning*

<http://www.katsastusasema.fi/sites/swedish/pedersorebilbesiktning/Sidor/default.aspx> (hämtat 2.12.2012)

Bilagor

1. En informationsguide för den blivande fordonsbesiktaren



Katsastus

En informationsguide för den blivande
fordonsbesiktaren

Mathias Kalander

Innehållsförteckning

1. Bilbesiktningen i Finland	1
2. Vad krävs för att bli besiktningsman?	5
2.1 Utbildning.....	5
2.2 Arbetserfarenhet	6
2.3 Lagens krav på besiktningsmän.....	7
3. Besiktningsarbetets kurser och möjligheter att avancera inom företaget	9
3.1 Årsbesiktningsutbildningen	10
3.1.1 Den allmänna delen	10
3.1.2 Besiktning av lätta fordon.....	12
3.2 Specialutbildningen inom fordonsbesiktning av lätta fordon.....	15
3.3 Utbildningen för tunga fordon.....	16
3.4 Specialutbildningen inom fordonsbesiktning av tunga fordon	18
3.5 Kompletterande utbildning	20
4. Besiktningsbeslut.....	20
4.1 Bedömningsgrunderna.....	21
4.2 Klassificering av fel.....	24
5. Att arbeta som fordonsbesiktare	25
6. A-Katsastus som arbetsgivare	25

1. Bilbesiktningen i Finland

Besiktning av fordon betyder att man gör en granskning av ett fordon. Granskningen ser efter så att fordonets utrustning är i skick och inte strider mot lagen. I Finland kontrolleras att fordonet är trafiksäkert och dugligt att använda i trafiken samt att dess avgasutsläpp uppfyller kraven angedda av Finlands trafiklag. Vid besiktningen kontrolleras att fordonets olika skatter samt försäkringar är betalda. Strider fordonet mot den finska trafiklagen underkänns besiktningen och i värsta fall kan fordonet sättas i körförbud vilket betyder att fordonet inte får användas i trafik. Underkänns besiktningen har man en månad att komma och visa upp de korrigerade felen till samma besiktningstation.

Fordonsbesiktningarna i Finland utförs av olika besiktningstationer. Besiktningarna utförs på basis av lagen och förordningar samt enligt EU:s direktiv. Till besiktningstationerna hör följande arbetsuppgifter:

- Årsbesiktningar
- Ändringsbesiktningar
- Registreringsbesiktningar
- Typgodkännanden
- Importbesiktningar
- Fordonskombinationer samt till dem kopplade fordons eller utrustnings besiktningar

Besiktningssarbetet övervakas av Trafi. Trafi är det finska trafiksäkerhetsverket och en statlig myndighet som ansvarar för säkerheten inom områdena luftfart, sjöfart, järnvägstrafik och vägtrafik. Den del av Trafi som sköter vägtrafik hette tidigare Fordonsförvaltningscentralen. Trafi bildades år 2010 och tog över Fordonsförvaltningscentralens, Järnvägverkets och Luftfartsförvaltningens uppgifter och även delar av Vägförvaltningens och Sjöverkets verksamhet.

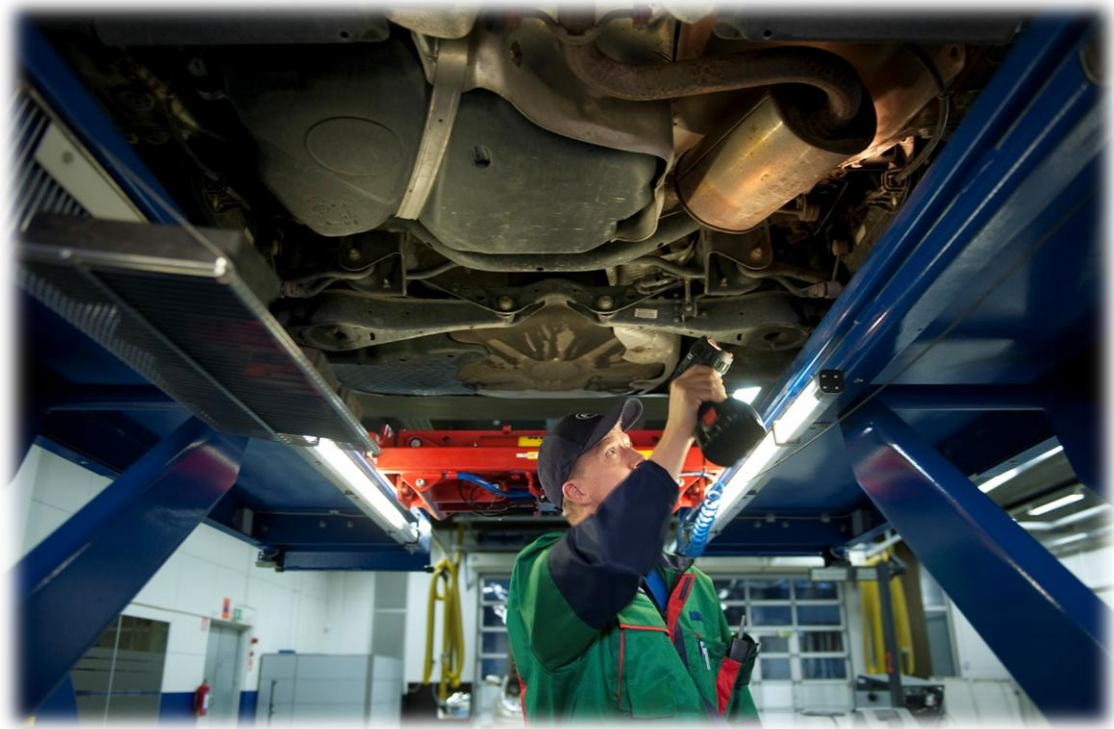
Besiktningssprocessen är under ständig utveckling eftersom tekniken och konstruktionerna hos våra fordon idag hela tiden förnyas med nya lösningar och idéer. Besiktningssarbetet ska bidra till att de som rör sig i trafiken skall känna sig säkra och att miljön inte skadas av dem. Alla fordons som rör sig i trafiken, förutom mopeder och motorcyklar bör enligt lag vara besiktade. Vid en besiktning kontrolleras följande punkter hos fordonet:

Identifiering av fordonet

Tillverkningsnummer och registerskyltar samt registreringsanmärkningar och dess tillhörande dokument.

Hjulupphängning samt däck och fjädring

Fram- och bakaxlar samt fjädring, stötdämpning, däck och fälgar.



Bromsanordning

Bromssystemen kontrolleras under provkörning samt dynamometertest som omfattar test av färdbröms, dynamometertest av färdbröms, parkeringsbröms, dynamometertest av parkeringsbröms samt andra bromsar om sådana finns och test av tillsatsbromssystem.



Elutrustningar och belysning

Halvljus, helljus, framljus, extraljus, bakljus, bromsljus, blinkers, lykta för registreringsskylt, övriga ljus och belysta skyltar, batteri och ledningar, varningsblinkers, reflektor och ljudsignalanordningar med mera.



Miljöpåverkan

Avgasutsläppsmätningar samt mätningar av buller, oljeläckage, radiostörningar och OBD.



Chassiet och karossen

Fordonets konstruktion kontrolleras i form an att man granskar balkar och hålrum, bottenplatta samt ram, avgassystem, kaross, bränsletank och dess ledningar samt chassiets och karossens övriga konstruktioner.

Styrinrättningar

Styrleder och dess stag samt styrväxel och andra enheter som påverkar styrinrättningen.

Övriga anordningar

Transmission, säkerhetsbälten, säkerhetsutrustning, kopplingsanordningar, varningstriangel, hastighetsskylt, motor, låsanordning, anordning som förhindrar olovlig användning samt övriga anordningar och annan utrustning

Provkörning och sikt

Vindruta och dess rengöringsanordningar, övriga rutor, speglar, synfält, provkörning, inredning, reglage, hastighetsmätare och färdskrivare samt hastighetsbegränsare och övriga mätare.

Övrigt

Annan utrustning såsom taxameter, skol och undervisningsutrustning och andra olika fordons utrustning som fodras till den fordonsklassen.



I Finland började man besikta bilar redan år 1907 för att säkra att bilarna var trafikdugliga och säkra för dess användare samt för de andra som rörde sig i trafiken. År 1922 kom den första landomfattade lagen om bilbesiktningarnas utförande samt granskningspunkter. Före det hade besiktningarna runt om i landet varierat och haft en ojämn nivå på granskningarna. Idag är det den Finska lagens som noggrant bestämmer reglerna kring besiktningsarbetet men även EU's lagstiftning påverkar reglerna kring de lagar som bör tillämpas.



I Finland görs varje år över 2,3 miljoner besiktningar av landets cirka 335 besiktningsstationer. A-Katsastus har idag runt 180 besiktningsstationer i Finland. Sedan år 2008 finns det över 50 företag som har rättigheter till fordonsbesiktningar i landet. Ingen av besiktningsföretagen är längre statsägda vilket har gjort till att företagen själva fått bestämma sina besiktningspriser och på så sätt har konkurrens inom branschen uppkommit.

2. Vad krävs för att bli besiktningsman?

2.1 Utbildning

Om du vill bli besiktningsman bör du vara utbildad som ingenjör alternativt tekniker. Utbildningen bör ha inriktningen på bil- och transportteknik eller maskinteknik. Bilingenjörer samt maskiningenjörer kan bli besiktningsmän medan till exempel automationsingenjörer och produktionsingenjörer inte kan det. Ingenjörsstuderande på tredje året kan även utbilda sig till besiktningsman om de genomfört utbildningsprogrammets samtliga studier i bilteknik med godkänt resultat. En ingenjörsstuderande på tredje året kan endast gå kursen för periodbesiktning för lätta fordon (max 3500 kg). Efter att personen avklarat kursen har den ett års rättigheter att besikta lätta fordon. I praktiken betyder det att en studerande kan arbeta som besiktningsman från maj efter det

tredje studieårets slut till maj följande år när han eller hon utexamineras. Efter utexaminering får den färdiga ingenjören sina egentliga rättigheter att utföra periodiska årsbesiktningar och även möjlighet att vidareutbilda sig inom besiktningsyrket genom att gå fler kurser.

Oberoende om du studerar maskinteknik, bilteknik eller logistik bör du ha genomfört alla kurser inom biltekniska ämnen som maskinprogrammet omfattar. Exempel på dessa kurser vid Yrkeshögskola Novia är Bilteknik 1 och 2, Kraftöverföring samt Bilelektronik.

2.2 Arbetserfarenhet

För att få börja utbilda sig till besiktningsman behöver man ha rätts sorts arbetserfarenhet bakom sig. Arbetserfarenheten bör vara från fordonsbranschen. Det finns klara regler om vilka tidigare arbetsuppgifter som lämpar sig för att få arbetserfarenheten godkänd.

Om du är utbildad tekniker eller ingenjör inom bilteknik räcker ett halvt års arbetserfarenhet, av övriga krävs minst ett års arbetserfarenhet. Om man har en grundutbildning från någon yrkesskola inom billinjen räknas det också som arbetserfarenhet.

Arbeten som kan godkännas som arbetserfarenhet är till exempel:

- Mekaniker vid en fordonsverkstad
- Arbetsledare eller kundmottagare vid en fordonsverkstad
- Skadeinspektör för fordon
- Montör vid ett företag som monterar/tillverkar påbyggnader på fordon
- Planerare inom fordonstillverkning
- Från yrkesskola utbildad målare, plåtslagare, mekaniker, bilelektriker, svetsare inom billinjen

Som arbetserfarenhet godkänns inte till exempel följande arbetsuppgifter

- Servicearbeten på fordon såsom båtar och cyklar
- Reservdelsförsäljare vid en verkstad eller butik
- Garanti och eftermarknadsuppgifter vid en verkstad
- Chaufför

Arbetserfarenheten inom fordonsbranschen är viktig eftersom du som besiktningsman behöver kunna förstå sig på olika fordons tekniker och termer. För att man skall kunna förstå och klara av kurserna inom besiktningsyrket bör man ha rätt arbetserfarenhet. Vid besiktningar uppstår ofta situationer där du behöver kunna förstå hur en viss bils teknik fungerar för att hitta felet och sedan kunna motivera det till kunden så att även han eller hon kan korrigera felet.

Arbetserfarenhet kan bevisas genom att man får ett arbetsintyg av arbetsgivaren. På arbetsintyg bör finnas uppgifter om vilka uppgifter man haft i företaget. Datumen från när man började och slutade är viktiga eftersom arbetserfarenheten bör vara minst ett halvt år. Kontaktuppgifter till företaget bör även finnas. Arbetsintygen får komma från flera olika arbetsgivare så länge arbetsuppgifterna anses höra till branschen. Är du osäker på om dina arbetsuppgifter vid ett visst företag inte duger kan man vända sig till Trafi som kan granska dem. Alla arbetsintyg sänds in för granskning till Trafi och först efter att de blivit godkända kan du få börja gå den allmänna kursen inom periodbesiktning.

2.3 Lagens krav på besiktningsmän

Finlands lag ställer krav på huruvida en person är lämplig för yrket. I lagen om koncession för besiktning och registrering står det skrivet i enlighet med riksdagens beslut om hurudan en besiktningsmans bakgrund får se i ut i form av brotts- och straffregister. En besiktningsman bör förhålla sig på ett visst sätt och har vissa skyldigheter att följa. Besiktningsyrket påverkar även fritiden. En besiktningsman behöver ha ett giltigt körkort för att få utföra besiktningar.

Besiktningsens utövare får inte vara dömd för:

4 §

Bedömning av sökandens tillförlitlighet

Den som söker koncession kan anses vara tillförlitlig, om sökanden, de som svarar för verksamheten och de som hör till besiktningspersonalen eller, i fråga om en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform, stiftelsens och förvaltningsrådets medlemmar och suppleanter, verkställande direktören, de ansvariga bolagsmännen och andra personer i jämförbar ställning

1) under de senaste fem åren inte har dömts för ett brott som avses i 75 § vägtrafiklagen (267/81) eller för brott för vilket påföljden varit fängelsestraff;

2) under de tre senaste åren inte har dömts för ett brott för vilket påföljden varit bötesstraff och som kan avses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktning eller registrering, eller

3) under det senaste året inte har dömts tre eller flera gånger för ett sådant brott mot stadgandena och bestämmelserna om trafik- eller fordonssäkerhet för vilket påföljden varit bötesstraff.

Den som söker koncession anses inte pålitlig, om sökanden genom sin tidigare verksamhet har visat sig vara uppenbart olämplig att utföra besiktning och registrering eller har brutit mot stadganden eller bestämmelser om besiktning, registrering eller beskattning av fordon.

Kortfattat betyder detta att en som ämnar bli besiktningsman eller är besiktningsman inte får vara dömd för:

- Allvarliga besiktnings- registrerings eller skattebrott
- Under de senaste fem åren blivit dömd till fängelsestraff
- Under de tre senaste åren blivit dömd för brott
- Brutit mot trafiksäkerheten eller kört rattfull de senaste fem åren
- Roderfylleri samt överlåtelse av fordon till en onykter person kan även hindra dig från att bli besiktningsman. Ett annat brott är till exempel att du kört ett fordon utan giltigt körkort.

Om en besiktningsman bryter mot lagen kan han/hon mista sina rättigheter att utföra sitt arbete.

Som besiktningsman är man opartisk och tar ofta självständiga beslut inom olika arbetsmoment. En bra kundbetjäning är en av A-Katsastus grundstenar. Besiktningsmannen är tvungen att ta hänsyn till kundens åsikter men även kunna förespråka och tillämpa lagens regler. Därför är det viktigt att besiktaren är rättvis och behandlar alla människor lika. Kunderna försöker ofta påverka besiktningsmannen i sina beslut och därför är det viktigt att man inte låter sig påverkas till deras fördel utan istället kan förklara för kunden hur han kan åtgärda sitt problem. Besiktningsmannen behöver inte kunna alla fordons lagar och paragrafer utantill men han bör kunna veta varifrån han snabbt får fram de frågor han söker svar på.

En besiktningsman får ej arbeta vid sidan om sitt yrke med sysslor såsom:

- Fordon eller reservdels import, tillverkning, service, försäljning, planering eller marknadsföring.
- Skadegranskningar för försäkringsbolag
- Taxi eller annan tillståndspliktig transport

Även andra yrken och arbeten som kan påverka besiktningsyrket är förbjudna att utföra.

Som besiktningsman skall man utföra sitt arbete så noggrant som möjligt och alla kunder skall behandlas lika. Som besiktningsman kommer man i kontakt med olika personers personliga kontaktuppgifter och information som man inte av några skäl får sprida ut eller visa för andra. En besiktningsman som bryter mot tystnadsplikten kan bli straffad och bli av med sitt arbete. Personer som hör till ens familj eller annars står en nära får man inte besikta åt.

Besiktningsmannen får ej besikta följande fordon:

- Egna fordon
- Make eller makas fordon
- Familjemedlemmar inom egen familj eller make/makas familjs fordon
- Alla kusiners närmaste familjemedlemmars fordon
- Fordon som tillhör ens egna företag eller hör till det företag man arbetar åt på sidan om
- Fordon som han/hon fört till besiktningsstationen

Närmaste släkt man får besikta fordon åt är ens kusiner men besiktningsmannen bör komma ihåg att han ej får besikta fordon som kan påverka honom negativt eller positivt.

3. Besiktningsarbetets kurser och möjligheter att avancera inom företaget

När man har uppfyllt de krav som krävs för att bli besiktningsman och Trafikskyddsverket godkänt dem har man rätt att börja gå utbildningen till fordonsbesiktare. Ofta börjar ens karriär inom besiktningsarbetet genom att man är intresserad av yrket och vänder sig till A-Katsastus för att söka tjänst inom företaget. A-Katsastus kontrollerar dig och ser så att alla kraven är i skick och sänder dem vidare till Trafikskyddsverket för bekräftelse. När Trafikskyddsverket godkänt din ansökan och A-Katsastus vill anställa dig börjar utbildningsskedet. Ofta blir man anställd från och med det

datum när den första kursen börjar och A-Katsastus kommer betala den utbildning du kommer att få medan det är upp till dig att hänga med och ta ansvar utförandet av de prov som väntar.

Skolningar inom de olika kurserna utförs av skolad personal som är utsedda från Trafikministeriet. Vissa kurser går flera gånger om året medans somliga endast går mer sällan. Det är A-Katsastus som anmäler dig till de olika skolningarna. Skolningarna går även enligt Suomen Tieliikennelaki och har närvaroplikt. Materialet och innehållet i kursen samt antalet lektioner går enligt lagens utbildningsplan som innehåller noggranna restriktioner om vad som skall tas upp inom kursen och hur den skall utföras.

3.1 Årsbesiktningsutbildningen

Den första kursen man blir anmäld till är årsbesiktningsutbildningen för lätta fordon. Lätta fordon är fordon med en totalvikt på 3500 kilogram och under. Kursen uppdelar i två delar, den första allmänna perioden och den andra utbildningsperioden för besiktning av lätta fordon.

3.1.1 Den allmänna delen

Den allmänna delen är som namnet säger en grundutbildning där man lär sig använda lagboken samt grunderna inom besiktningsyrket. Den andra delen går in på själva uppgifterna inom och lagarna kring årsbesiktning på lätta fordon. Syftet med årsbesiktningsutbildningen är att ge en person som har utfört grundutbildningen och ämnar etablera sig inom besiktningsbranschen färdigheter att utföra årsbesiktningar av fordon på det sätt som bestämmelser och anvisningar förutsätter.

Inträdeskrav till den allmänna perioden inom årsbesiktningskursen är grundutbildning och verkstadserfarenhet i fordonsbranschen eller motsvarande erfarenhet under minst ett år. För att få börja utbildningsperioden för besiktning av lätta fordon bör person ha blivit godkänd i den allmänna delen. Kraven förklaras mer ingående i kapitlet *Vad krävs för att bli besiktningsman*.

Den allmänna kursen skall omfatta minst 35 lektioner närundervisning. Under denna period ges baskunskaper i de bestämmelser som gäller besiktning, besiktningssystemet samt de rättigheter och skyldigheter som hör till en besiktares arbetsuppgifter.

Den allmänna delen innehåller åtminstone följande undervisningsämnen:

- a) allmänna bestämmelser om fordons utrustning och användning
- b) bestämmelser om fordonsbesiktning
- c) fordons konstruktion och utrustning samt lastning av fordon
- d) förfaranden för godkännande av fordon
- e) registrering av fordon
- f) beskattning av fordon
- g) trafikförsäkring
- h) skydd i arbetet
- i) trafiksäkerhet
- j) allmänna ansvarsfrågor och jäv
- k) besiktningsverksamhetens utveckling och mål samt tillsyn
- l) kvaliteten i besiktningsverksamheten
- m) administrativa bestämmelser som skall tillämpas på besiktningsverksamheten
- n) användning av datasystemet för vägtrafiken

I den allmänna delen ingår ett skriftligt prov. Fordonsförvaltningscentralen gör upp en sammanställning av de skriftliga frågor som skall ingå i provet. Provet innehåller vanligtvis 20 frågor och för godkänt krävs 14 korrekta svar. Frågorna är gjorda på så vis att det inte bara räcker med rätt svar utan att man är tvungen att kunna motivera sitt svar genom att skriva var man funnit eller kan hitta svaret. Svaren på provfrågorna finns alla i Suomen Tieliikennelaki eller kursens tillhörande kompendium. Suomen Tieliikennelaki och kursens tillhörande material får vara med på provet. Man har max två timmar på sig att skriva provet. Under kursens gång har man övningsfrågor och man går igenom var man kan finna svaren och på vilket sätt man skall tänka för att så snabbt som möjligt finna svaret. På så vis är man inte tvungen att kunna några svar utantill i

provet utan man kan söka fram sitt svar. Övningsuppgifterna får dock inte finnas med vid provtillfället.

Exempel på provuppgift

Fråga: Hur lång tid är ett giltigt avgastestintyg i kraft som utförts av en verkstad med rättigheter att utföra mätningarna?

Svar: 3 månader efter det datum mätningen utfördes.

Motivering: Suomen Tieliikennelaki sid 858, Kapitel: VNA liikennekelpoisuuden valvonnasta 12 § moment 3.

Motiveringen till svaret är lika viktigt som själva svaret. Motiveringen är till för att den blivande besiktningsmannen skall lära sig finna svar på de frågor som uppstår i arbetets vardag och även kunna motivera dem för kunden. Den här motiveringen betyder att svaret finns i boken Suomen Tieliikennelaki på sid 858 under kapitlet VNA liikennekelpoisuuden valvonnasta vid paragraf 12 och moment 3. När man vet svaret på kundens frågor och man kan motivera dem med lagtexter är det alltid enklare för kunden att förstå besiktningsmannens beslut.

3.1.2 Besiktning av lätta fordon

Besiktning av lätta fordon är den andra delen i årsbesiktningsutbildningen och omfattar såsom första delen också en veckas studier med 35 lektioner närundervisning. Den andra delen går mera in på lätta fordon och vilka en besiktningsmans uppgifter är och hur dem skall tillämpas. Utbildningsperioden för besiktning av lätta fordon omfattar även en minst två veckors arbetspraktik vid en besiktningsstation. Under praktiken får man följa med och besikta lätta fordon tillsammans med ens handledare. Handledare för praktiken fungerar besiktningsmän som arbetar med besiktningsarbetet minst tre år. Handledaren är med under hela besiktningen och guidar dig hur du skall göra och ger dig råd. Handledaren tar även besiktningsbeslutet.

Under praktiken har man övningsmaterial samt inlämningsmaterial som består av frågor kring besiktningarna. Inlämningsmaterialen är uppgifter som skall fyllas i om olika fordon och är till för att lära praktikanten olika viktiga moment inom besiktningsyrket. Inlämningsmaterialen innehåller

ett visst antal frågeformulär man skall fylla i under besiktningen samt kopior på granskningskort, avgasmätningar samt fordonets registerdel.

Under praktiken skall man besikta minst 60 fordon vilket betyder ungefär sex fordonsbesiktningar varje dag. Fordonen bör vara av olika klass, ålder samt skick.

Antalet fordon man minst måste besikta är:

- 45 st personbilar (M1)
- 10 st paketbilar (N1)
- 5 st släpvagnar (O2)

Dessutom behöver under praktiken ha utfört:

- 10 st diesel avgasmätningar
- 4 st felkods OBD-mätningar

När man utfört praktiken anmäler handledaren att man är färdig åt kursledarna som anmäler en till kursens prov. Kursen omfattar två olika prov; ett skriftligt och ett praktiskt. Ofta görs båda proven under samma dag. Det skriftliga är ett prov på det du lärt dig vid den andra delens undervisning och innehåller omkring 20-30 frågor. Många av frågorna tar upp ämnen såsom besiktningstiderna och besiktningsbeslut. Frågor kan vara ställda så att man skall göra ett besiktningsbeslut utifrån uppräknade fel. Vid provet får man ha med sig årsbesiktningsutbildningens första och andra dels studiematerial såsom Suomen Tieliikennelaki, Stro-boken samt undervisningsmaterial. Samma gäller för detta prov att man inte får ha med sig lösta övningsuppgifter. Svaren till de skriftliga frågorna behöver ingen motivering såsom i den allmänna delens prov men själva svaret är ofta längre.

Exempel på provuppgift

Vilken är besiktningsbedömningen i dessa fall? Godkänt/Underkänt/Reparationspåpekande?

1. Bromsljusen fungerar inte

Svar: Underkänt

2. Registerskyltens belysning på höger sida bak fungerar inte

Svar: Reparationspåpekande

3. Nedre länkmarmens kulle är glapp

Svar: Underkänt

Inför det skriftliga provet är det viktigt att man lärt sig förstå besiktningsbeslutens bedömningsgrunder. Frågorna i provet behandlar alla ämnen man gått i genom under kursen.

Undervisningsdelen innehåller åtminstone följande ämnen:

- a) bestämmelser och anvisningar om årsbesiktning av lätta fordon
- b) punkter som skall kontrolleras vid årsbesiktningen och bedömning av fel
- c) arbetsmetoder
- d) den tekniska utrustningens syfte och funktion i lätta fordon
- e) avgas- och bromsmätningar
- f) användning av datasystemet för vägtrafiken

Det praktiska provet går ut på att man skall besikta en testbil. Besiktningsbeslutet man gjort samt besiktningsutförandet bedöms och båda delarna bör vara godkända för att få den praktiska delen godkänd. Testbilen är ofta en personbil men kan vara vilket lätt fordon som helst. Besiktningen utförs manuellt med granskningskort och kulspeppenna.

För att få besiktningsrättigheter för lätta fordon bör båda proven avklaras. Om endast praktiska delen är underkänd behöver man bara göra om det ifall det skriftliga är godkänt. Likadant ifall det skriftliga är godkänt och praktiska underkänt behöver man bara göra om det praktiska. Ifall båda är underkända är man tvungen att göra båda på nytt. Kursen behöver däremot inte tas om utan endast proven ifall man varit med vid kurslektionerna.

3.2 Specialutbildningen inom fordonsbesiktning av lätta fordon

För att en besiktningsman skall få rättigheter att utföra registreringsbesiktningar, ändringsbesiktningar samt kopplingsbesiktningar av lätta fordon krävs en specialutbildning. I specialutbildningen ingår alla dessa besiktningar och kursen omfattar minst 35 lektioner. För att få medverka i kursen krävs att man har rättigheter att utföra fordonsbesiktningar av lätta fordon och att man har minst ett halvt års erfarenhet av det. Kursen innehåller åtminstone följande undervisningsämnen:

- a) bestämmelser och anvisningar om registrering av lätta fordon
- b) nödvändiga handlingar
- c) ändringars inverkan på beskattningen av fordon
- d) förfarande för godkännande av fordon och delar av fordon
- e) den tekniska utrustningens syfte och funktion i lätta fordon
- f) konstruktionsändringar i lätta fordon
- g) användning av datasystemet för fordon

Kursens material skall tentas i form av ett teoretisk samt ett praktiskt prov. När man avklarat båda proven får man rättigheter att utföra dessa besiktningar.

En registreringsbesiktning bland annat när:

- Fordonet har importerats som nytt eller som begagnat
- Fordonet på grund av skada har avförts ur bruk i trafik
- Fordonet har tidigare varit registrerat i Finland men avförts ur registret före 2.11.2007

En ändringsbesiktning utförs i bland annat vid sådana fall som:

- Fordonets konstruktion har ändrats
- Fordonets användningsändamål har ändrats
- Utrustning från fordonets tagits bort eller lagts till
- Fordonets däck- och fälgstorlek har ändrats
- Fordonets motor har trimmats eller ändrats
- Man har installerat en annan chassiserie på fordonet
- Ändring av massor och mått på fordonet
- Man vill registrera sitt fordon som musei- eller veteranfordon

En kopplingsbesiktning bör utföras bland annat när:

- En kopplingsanordning installerats på fordonet
- Fordonets kombination har godkänts för specialtransporter

En kopplingsbesiktning bör inte utföras vid sådana fall att det är en vanlig dragkrok som monterats eller tagits bort av det lätta fordonet.

3.3 Utbildningen för tunga fordon

Efter att man arbetar minst ett halvt år som besiktningsman av lätta fordon har man möjlighet att utbilda sig inom besiktning av tunga fordon. Kursen heter periodisk besiktning av tunga fordon och är den utbildning en besiktningsman behöver ha för att kunna besikta fordon med en totalmassa över 3500 kilogram. Fordon med totalmassan över 3500 kilogram är tunga fordon och till tunga fordon räknas lastbilar och bussar samt O3-ans och O4-ans släpvagnar. För att få gå den här kursen behöver även besiktningsmannen ha ett giltigt C-körkort. C-körkort räcker för en besiktningsman oberoende man besiktar bussar eller olika lastbils kombinationer.

Kursen omfattar närundervisning samt arbetspraktik. Utbildningsperioden för besiktning av tunga fordon omfattar minst 35 lektioner närundervisning. Närundervisningen räcker en vecka och arbetspraktiken två veckor. Också närundervisningen skall omfatta praktik i form av olika

besiktningsövningar på tunga fordon. Liksom årsbesiktningskursen för lätta fordon har även den här kursen närvaroplikt. Ämnena som tas upp vid närundervisningen är följande:

- a) bestämmelser och anvisningar om periodisk besiktning av tunga fordon
- b) ställen som kontrolleras vid den periodiska besiktningen och bedömning av olika fel
- c) arbetsmetoderna
- d) den tekniska utrustningens syfte och funktion i tunga fordon
- e) avgas- och bromsmätningar
- f) besiktning av fordonskombinationer
- g) användning av datasystemet för fordon

Arbetspraktiken omfattar en minst två veckors utbildningsperiod vid en besiktningsstation där besiktningsmannen lär sig arbetsmetoderna kring besiktningar av tunga fordon. Under praktiken skall han/hon besikta minst 30 fordon tillsammans med en handledare. Fordonen skall vara i mån av möjlighet av olika skick, konstruktion, massa, och mått.

Av de 30 fordonen som skall besiktas skall åtminstone följande antal besiktas:

- Lastbilar och bussar 24 st, varav minst 12 st N3- lastbilar
- Egentliga släpvagnar 3 st
- Släpvagnar 3 st
- Bromstest utförda vid besiktningen 10 st

Arbetspraktiken är övervakad av en eller flera utsedda handledare vid besiktningsstationen. Handledaren har rättigheter att besikta tunga fordon och har minst tre års arbetserfarenhet inom tunga fordons besiktningar de senaste sex åren. Handledarens uppgifter är att undervisa och lära praktikanten arbetsmetoderna kring tunga fordons besiktningar och även ge råd och tips huruvida praktikanten kan tillämpa det han lärt sig på närundervisningen. Handledaren gör besiktningsbeslutet och har ansvar att besiktningen utförs korrekt.

Praktikanten skall liksom vid den lätta kursens även vid tunga fordons praktik fylla i inlämningsuppgifter på basis av övningsfordonen han/hon besiktat med handledaren. Inlämningsuppgifterna innehåller information om de 30 fordon man besiktat. Förutom inlämningsuppgifterna skall även tekniska delen och besiktningsbeslutet i form av granskningskortet bifogas. Efter man utfört arbetspraktiken har praktikanten rätt att delta i det teoretiska samt det praktiska provet för utbildningen av årsbesiktningar för tunga fordon. Från A-Katsastus sida anmäler vi praktikanten till provtillfället som ordnas och övervakas av Trafiksäkerhetsverket Trafi.

Vid provtillfället skall den som ämnar utföra proven ha med sig de inlämningsuppgifter som utförts under praktiken. Dessa lämnas in åt provets övervakare och sänds in för granskning, därför är det viktigt att inlämningsuppgifterna gjorts korrekta och man har med den information som krävs. Under kursen har kursdeltagarna övningsuppgifter att göra som man senare går igenom under kursens gång. Inlämningsuppgifterna samt det skriftliga och praktiska provet skall vara godkänt innan man får sina rättigheter att börja utföra årsbesiktningar på tunga fordon.

Inom tunga fordon finns det tre specialutbildningar. Dessa kan man delta i om man har rättigheter att göra årsbesiktningar på tunga fordon.

3.4 Specialutbildningen inom fordonsbesiktning av tunga fordon

Specialutbildningarna som finns inom fordonsbesiktning av tunga fordon är följande:

- Registrerings-, ändrings-, och kopplingsbesiktning av tunga fordon
- Tryckluftsbrömsar på tunga fordon
- Farliga ämnen (VAK/ADR)

Registrerings-, ändrings-, och kopplingsbesiktning

Registrerings-, ändrings-, och kopplingsbesiktningskursen av tunga fordon omfattar 35 lektioner och till undervisningsämnena hör åtminstone följande:

a) bestämmelser och anvisningar om registrering av tunga fordon

- b) nödvändiga handlingar
- c) ändringars inverkan på beskattningen av fordon
- d) förfarande för godkännande av fordon och delar av fordon
- e) den tekniska utrustningens syfte och funktion i tunga fordon
- f) konstruktionsändringar i tunga fordon
- g) användning av datasystemet för fordon

Tryckluftsbromsar på tunga fordon

Kursen kontroll av tryckluftsbromsar omfattar 21 lektioner och den innehåller åtminstone följande undervisningsämnen:

- a) bestämmelser och anvisningar om tunga fordons bromsar
- b) tryckluftssystemets konstruktion och funktion i tunga fordon
- c) teoretisk bromsanpassning
- d) bromskontroll med dynamometer
- e) bromskontroll med retardationsprov

Farliga ämnen (VAK/ADR)

Kursen farliga ämnen omfattar 21 lektioner och handlar om hur man kontrollerar fordon avsedda för farliga ämnen. Kursen innehåller åtminstone följande undervisningsämnen:

- a) allmänna bestämmelser och anvisningar om transport av farliga ämnen
- b) den tekniska utrustningens syfte och funktion i fordonen
- c) åtgärder vid registreringsbesiktningar och periodiska besiktningar

d) förfarande för godkännande av fordon

Förnyandet av specialutbildningarna

Samtliga specialutbildningar innehåller teoretiska och praktiska prov samt en praktikperiod hos en besiktningsstation. Specialutbildningarna skall förnyas vart tredje år i form av att man skriver om proven, däremot måste man inte gå om kursen utan endast delta i provtillfällena. Man skriver om proven för att friska upp minnet inom de olika undervisningsämnena. När man klarat proven gäller rättigheterna tre år igen. När tre år har gått sedan man fick rättigheterna för specialutbildningen har man inte längre rättigheter att utföra den sortens besiktningar. Nya anvisningar och andra direktiv angående besiktningarna kan ha kommit till sedan man gick kursen och därför är det bra att man får tenta det senaste och lära sig nya saker.

3.5 Kompletterande utbildning

Besiktaryrket har vissa lagstadgade krav och ett av dem är att fordonsbesiktaren varje år måste delta i en kompletterande utbildning för att fräska upp minnet vad gäller årsbesiktning på lätta och tunga fordon. Den kompletterande utbildningen måste förnyas för varje år. Den kompletterande utbildningen omfattar inget prov men ny information om kontrollen av fordon tas upp och även gammalt material repeteras. A-Katsastus erbjuder regelbundet ut sådan utbildning.

4. Besiktningsbeslut

Varje besiktningsman ansvarar för att man granskar fordonet enligt Trafis direktiv. Det är besiktningsmannen som på eget ansvar tar besiktningsbeslutet och därför är det viktigt att alla besiktningsmän har en likadan bedömning om vilket beslut man skall ta vid olika fel och brister hos fordonet. Besiktningsbeslutet man kan få för sitt fordon är antingen godkänt, underkänt eller avbruten.

Ett godkänt beslut är när fordonet är felfritt eller har högst tre stycken reparationsuppmaningar.

Ett underkänt beslut är när fordonet har fler än tre stycken reparationsuppmaningar eller om fordonet har ett eller flera större fel som kan äventyra trafiksäkerhet eller skada miljön. Efter ett underkänt beslut skall felen åtgärdas så fort som möjligt och visas upp vid en eftergranskning senast en månad efter då besiktningen underkändes.

Ett avbrutet beslut ges när det är nödvändigt att avbryta besiktningen. Detta kan bero på att fordonet, förhållandena eller besiktningsstationens utrustning inte fungerar och besiktningsbeslutet inte kan ges just då. Avbrottet kan till exempel orsakas av att någon av de obligatoriska fordonsavgifterna och försäkringarna är obetalda eller att förbindelsen mellan besiktningsstationen och fordonstrafikregistret inte fungerar. Besiktningsbeslutet blir även avbrutet om fordonet inte motsvarar fordonets registeruppgifter och skall ändringsbesiktas. Ett avbrutet beslut skall åtgärdas så fort som möjligt och visas upp vid en eftergranskning senast en månad efter då besiktningen avbröts.

Om ett fordon blir underkänt vid en besiktning och felet eller bristen orsakar fara för andra trafikanter eller skadar miljön kan fordonet sättas i körförbud. Ett fordon som sätt i körförbud får inte användas i trafiken förrän felet eller bristen korrigerats och blivit godkänd vid en eftergranskning däremot kan besiktningsmannen göra ett intyg över att man har rätt att köra eventuellt bogsera fordonet till närmaste verkstad eller förvaringsplats. Man har en månad tid på sig efter att fordonet satts i körförbud att komma och visa fordonet för eftergranskning.

En eftergranskning är en efterkontroll där man granskar att de fel och brister som hade hittats vid den periodiska besiktningen. Besiktningsmannen har inte rätt att underkänna eftergranskningen på grund av nya fel och brister vid efterkontrollen om inte felen och bristerna som han/hon hittar innebär körförbud. Till exempel om en personbil kommer till eftergranskning för att den vid periodiska besiktningen har haft en glapp kulled och vid efterkontrollen observerar besiktningsmannen att kulled nu är ny och är i skick men samtidigt märker att bilens ena bromsrör läcker bromsvätska kan besiktningsmannen underkänna även denna eftergranskning och fordonet beläggs med körförbud. Fordonet skall då inom en månad komma tillbaka på eftergranskning för att få fordonets besiktning godkänd. En eftergranskning skall alltid utföras på samma besiktningsstation som besiktningen.

4.1 Bedömningsgrunderna

För att få så rättvisa och opartiska besiktningsbeslut som möjligt har Trafiksäkerhetsverket Trafi gjort en redogörelse över besiktningsgrunderna i Finland. Trafiksäkerhetsverket Trafi är det nuvarande namnet på tidigare Fordonsförvaltningscentralen AKE och de övervakar besiktningsverksamheten i Finland. Bedömningsgrunderna är även gjorda för kundens förväntningar på besiktningen tillförlitlighet. Besiktningsstationens kontroll- och mätinstrument

skall vara tillgängliga och fungera såsom de ska. Bedömningsgrunderna är ett textdokument som hjälper besiktningsmannen göra sina beslut i frågor om hur ett fel eller en brist skall bedömas. Besiktningsmannen skall utifrån sina observationer och mätvärden samt prov och experiment kunna få fram de fel och brister hos fordonet utan att söndra eller demontera delar på fordonet. Däremot är det sällan nödvändigt att ta loss delar för att komma åt granskningspunkten men till exempel för att koppla in OBD stöpseln eller granska tillverkningsnumret hos fordonet är man ibland tvungen att göra det. Bedömningsgrunderna talar även om vilka kontrollmetoder man skall använda för olika kontrollpunkter vid fordonsbesiktningen.

Besiktningens bedömningsgrunder bifogas till detta dokument och skall användas som hjälpmedel vid nedanstående förklaring om hur man tolkar och använder dem. Bedömningsgrunderna gäller för lätta och tunga fordon och kan användas vid periodiska årsbesiktningar samt vid konditionsgranskningar, kontroll-, registrerings-, och ändringsbesiktningar.

Bedömningsgrunderna hjälper du som besiktningsman att ta det rätta beslutet utifrån att du finner ett fel eller en brist och kollar upp det via bedömningsgrunderna så att du kan göra rätt beslut. Kan jag som besiktningsman lägga det som en reparationsuppmaning eller skall detta bedömas som ett tvåans fel vilket gör att besiktningen underkänns? Sådana frågor ger bedömningsgrunderna svar på.

Alla fordonstillverkarens skilda anvisningar bör dock beaktas eftersom bedömningsgrunderna är bedömningar som gäller i allmänhet hos fordon men inte alltid. Vissa fordonsmodeller kan ha sådana egenskaper som hos ett annat fordon skulle anses som en brist eller fel. Besiktarens handbok och Finska Vägtrafiklagen innehåller tabeller över ikraftträdande lagar och dessa kan ge mer detaljerad information och anvisningar om hur de lagkrav skall tillämpas enligt när bilens tagits i bruk eftersom kraven på konstruktioner och utrustning hos fordon ofta kan vara olika beroende på fordonets ålder.

Bedömningsgrundernas kontrollpunkter är indelade i bokstavordning A till E och varje grupp har sina kontrollpunkter. Kontrollpunkterna är uppdelade så det skall vara så enkelt som möjligt att hitta bedömningsgrunderna inom den kategorin. Varje besiktningsstation har granskningskort som innehåller även dessa grupper så man kan kryssa i och fylla de mätningvärden man gjort och skriva upp felen utifrån samma uppdelning som bedömningsgrunderna. Däremot använder nuförtiden nästa alla besiktningsstationer sig utav en ”kapula” som är en telefonliknande apparat dit man kan slå in alla mätvärden och brister och fel snabbt via koder utifrån bedömningsgrundernas bokstavsordning och undergrupper. När besiktningen är färdig printas ett granskningskort ut där alla

fel och brister samt mätvärden man slått in i kapula står. Förut fyllde man i granskningskortet för hand med kulspetspenna vilket tog längre tid.

Kontrollpunkterna är följande:

- A. FORDONETS IDENTIFIERING
- B. BROMSAR
- C. BELYSNING OCH TILLBEHÖR
- D. CHASSI OCH STYRNING
- E. PROVKÖRNING

Till exempel gruppen FORDONETS IDENTIFIERING innehåller granskningspunkterna:

- A1 Tillverkningsnummer
- A1.1 Tillverkarskylt
- A2 Registeranteckningar
- A2.1 Fordonets märkningar
- A3 Dokument
- A4 Registerskylt

Om du bläddrar till följande sida kan du se vad som står under följande kontroll punkter och vilket besiktningsbeslut som skall tillämpas.

A: FORDONETS IDENTIFIERING						
A: FORDONETS IDENTIFIERING						
Bedömning av fel/låtgärd						
Kontrollobjekt	96/96/EG	Kontroll	Kontrollmetod	Observerade fel och brister	Bil	Släpvagn
A1 Tillverkningsnummer	10.2	Kontroll av att instanseringen är korrekt och läsbar.	Det stansade tillverkningsnumret kontrolleras genom att jämföra detta med registreringsintyget och tillverkarens skylt.	Saknas Ej tydligt läsbart. Motsvarar inte uppgifterna i registreringsbeviset.	Avbrytande	Avbrytande
A1.1 Tillverkarskylt	10.2	Befintlighet, läsbarhet och korrekthet.	Kontroll av att de angivna uppgifterna överensstämmer med registreringsintyget.	Saknas Ej tydligt läsbara. Överensstämmer inte med uppgifterna i registreringsintyget. Regelstridiga.	Underkänd	Underkänd
A2 Registeranteckningar	10.	Färg, tekniska data, specialvillkor.	Kontroll av att uppgifterna är korrekta utförs genom att jämföra dem med registreringsintygets uppgifter.	Registreringsintygets del 1 och/eller fortsättningssida saknas, eller intygets uppgifter är inte i kraft. De tekniska uppgifterna eller specialvillkoren är felaktiga eller bristfälliga. Färgen har ändrats (M1, N1).	Underkänd Avbrytande Antecknas i utdraget och fordonets registeruppgifter korrigeras	Underkänd Avbrytande
A2.1 Fordonets märkningar	10.	Identifieringsmärkning för användning, kategori eller typ, t.ex. tillståndspliktigt bruk, invalidtaxi etc.	Kontroll av att märkningen finns och överensstämmer med uppgifterna i registreringsintyget.	Saknas, felaktig, onödig. Oläslig. Felaktig placering.	Reparationsuppmaning	Reparationsuppmaning
A3 Dokument	10.	Dispenser, skatter och försäkringspremier. Eventuella andra utredningar som besiktaren behöver, t.ex. karossens mätprotokoll.	Kontroll av att dokumenten finns, är korrekta och att avgifterna är betalda.	Obetald trafikförsäkring. Obetald fordonsskatt. Dispenser är föråldrade eller saknas. Annan erforderlig utredning bristfällig eller oklar. Dokumentet saknar identifierare.	Avbrytande Underkänd	Avbrytande Underkänd
A4 Registerskylt	10.1	Kontroll av registerskyltarnas skick och läsbarhet utan risk för misstag.	Kontroll av korrekthet, skick, placering och fastsättning.	Registerskylten hör inte till fordonet. Skyltarna är oläsliga eller skadade. En fast konstruktionsdel eller ett tillbehör täcker skylten, (t.ex. dragkrok eller en annan konstruktion eller utrustning som försvårar läsligheten). Märkningar direkt på skyltens framsida. Felaktig placering. Bristfällig montering. Saknas Regelstridiga.	Underkänd Reparationsuppmaning	Underkänd Reparationsuppmaning
Besiktningens bedömningsgrunder v. 3.0						11

Till exempel om fordonets tillverkningsnummer saknas som i punkten A1 på bilden ser man att besiktningsbeslutet oberoende om det är släpvagn eller bil skall vara avbruten. Ett annat exempel som i A4 är om registerskylten hos ett fordon inte hör till det fordonet blir besiktningsbeslutet underkänt.

4.2 Klassificering av fel

Man delar upp enskilda brister och fel i ettans och tvåans fel. Reparationsuppmaning som kallas även reparationspåpekande är klassificerade som ettans fel. Brist eller fel som leder till direkt underkänning är tvåans fel och treans fel är sådana som leder till körförbud. Ett avbrutet besiktningsbeslut är ett tvåans fel.

En reparationsuppmaning är ett fel eller en brist som lättare går att reparera och inte orsakar stor påverkning på fordonet eller andra trafikanter eller miljön. Reparationsuppmaningar får högst vara tre till antalet om besiktningen skall kunna godkännas. Fyra reparationspåpekanden leder automatiskt till underkänt besiktningsbeslut. Om tre eller färre reparationsuppmaningar finns och besiktningen blivit godkänd antecknas reparationsuppmaningarna i registerintyget.

5. Att arbeta som fordonsbesiktare

En fordonsbesiktares arbetsuppgifter består inte endast av att granska fordon hela dagarna. Fordonen skiljer sig alla från varandra och en arbetsdag är inte den andra lik. Utöver att fordonsbesiktaren granskar fordon är arbetsuppgifter såsom rådgivning samt kundmottagning minst lika viktiga. Kommunikation mellan fordonsbesiktaren och kunden bör fungera för att kunna upprätthålla en god kundservice. En besiktningsman har även möjlighet att ta emot kunders bokningar av olika tjänster vid företaget. Olika arbetsuppgifter såsom att svara i telefon och göra ägarbyten och sköta registreringsärenden är också en möjlighet vid kundmottagningen hos våra stationer.

Som fordonsbesiktare kommer man dagligen i kontakt med olika sorters människor. Kunder har sällan klagomål och irritationen över ens arbete eftersom ens arbetsuppgifter anses uppskattat bland folket. En stor fördel är också att man ofta utför sitt arbete i nära kontakt med kunden så det är lätt att förklara och visa för kunden vad som bör åtgärdas. Till exempel är det lätt att motivera ett fel eller en brist hos en kunds fordon när kunden själv har möjlighet att komma in till besiktningshallen och se vad man menar. Till skillnad från vad de flesta tror är kunden många gånger nöjda över att man hittar fel och brister hos fordonet eftersom de självklart vill ha ett så tryggt och säkert fordon som möjligt.

Som fordonsbesiktare har man möjlighet att få pröva olika fordon i sitt jobb och lära sig om olika fordons utrustning. Man får hela tiden information om ny teknik inom branschen och hur den fungerar samt hur den skall granskas och på så vis lär man sig alltid något nytt i arbetet.

Som fordonsbesiktare får man känna att man gör ett viktigt arbete och att man behövs. Man får utföra ett varierande arbete och känna att man har ett stort ansvar. Varje dag vid besiktningen är ofta rolig, lärorik och utmanande.

6. A-Katsastus som arbetsgivare

Som fordonsbesiktare inom A-Katsastus koncern har man möjlighet att jobba hos det företag som är ledande och har mest erfarenhet inom branschen. A-Katsastus har en personalstrategi som strävar efter en kunnig personal med hög motivation för sitt arbete. Som anställd har man möjlighet till kontinuerlig utveckling och engagemang i företaget. A-Katsastus erbjuder sina anställda belöningar genom att ge sina anställda en konkurrenskraftig lön och säkerställa deras möjligheter till

kompetensutveckling. Vid A-Katsastus är målen inom företaget klara. Företaget går in för att ha en så kompetent och erfaren personal som möjligt. Personalen får känna att de gör ett teamwork och erbjuds utmaningar och möjligheter att utvecklas inom företaget.



A-Katsastus är intresserade av dig med god kundserviceanda som har en hög yrkesskicklighet och en positiv attityd och är mottaglig för utveckling och ansvar.

Är du intresserad av branschen? Var inte rädd att ta kontakt! Närmare upplysningar om utbildning och krav får du genom att kontakta de personer som ansvarar för den tekniska utbildningen hos A-Katsastus. Du kan även skicka mail på adressen: koulutukset@a-katsastus.fi